



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

77. KR-Sitzung, Montag, 18. November 2024, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Jürg Sulser (SVP, Otelfingen)*

Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 2**
 - Antworten auf Anfragen
 - Ratsprotokoll zur Einsichtnahme
 - Zuweisung von neuen Vorlagen
 - Gesuch um persönliche Vertretung einer Einzelinitiative im Rat
- 2. Schaffung 500 zusätzlicher Studienplätze für Humanmedizinerinnen und Humanmediziner bis 2028 4**
 - Dringliches Postulat Josef Widler (Die Mitte, Zürich), Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa), Linda Camenisch (FDP, Wallisellen), Andreas Daurù (SP, Winterthur), Lorenz Habicher (SVP, Zürich) vom 30. September 2024
 - KR-Nr. 332/2024, Entgegennahme, keine materielle Behandlung
- 3. Büroflächenstandard für Gerichtsgebäude 5**
 - Dringliches Postulat der Kommission für Planung und Bau vom 30. September 2024
 - KR-Nr. 333/2024, Entgegennahme, keine materielle Behandlung
- 4. Wahl eines Ersatzmitglieds des Sozialversicherungsgerichts 5**
 - für Eliane Curiger
 - Antrag der Interfraktionellen Konferenz
 - KR-Nr. 222/2024
- 5. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2025-2027..... 6**
 - Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2024 und Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 22. Oktober 2024
 - Vorlage 5975

- 6. Keine Kostenbeteiligung für Gemeinden bei Uferwegen 27**
 Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 9. Juli 2024
 KR-Nr. 196a/2019
- 7. Zürich Tourismus – Nachhaltiger Tourismus: Konzept und Massnahmen..... 46**
 Antrag des Regierungsrates vom 20. März 2024 und Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 27. August 2024
 KR-Nr. 272a/2020
- 8. Genehmigung der Änderung der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung)..... 51**
 Antrag des Regierungsrates vom 7. Februar 2024 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. September 2024
 Vorlage 5942
- 9. Verschiedenes 54**
 Rücktrittserklärungen
 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 zehn Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 257/2024, Wie weiter mit Personen ohne Lehrdiplom (Poldis)?
Rafael Mörgeli (SP, Stäfa), Christoph Fischbach (SP, Kloten)
- KR-Nr. 258/2024, Lehren aus der TREE Langzeitstudie
Rafael Mörgeli (SP, Stäfa), Michèle Dünki-Bättig (SP, Glattfelden), Qëndresa Sadriu-Hoxha (SP, Meilen)
- KR-Nr. 259/2024, Lehrpersonen fit machen für die integrative Schule
Patricia Bernet (SP, Uster)
- KR-Nr. 260/2024, Handyfreie Schulen?!

- Markus Bopp (SVP, Otelfingen), Roger Cadonau (EDU, Wetzikon)*
- KR-Nr. 262/2024, Gefährdung der Biodiversität durch Neophyten entlang der Bahngleise
Wilma Willi (Grüne, Stadel), David John Galeuchet (Grüne, Bülach), Edith Häusler (Grüne, Kilchberg)
 - KR-Nr. 263/2024, Nach Axpo-Niederlage durch Stimmbevölkerung im Kanton Schaffhausen: Zurück auf Feld 1
Sarah Fuchs (FDP, Meilen), Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Barbara Franzen (FDP, Niederweningen)
 - KR-Nr. 264/2024, Datenerhebung Prostitution
Andrea Gisler (GLP, Gossau), Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch), Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Patricia Bernet (SP, Uster), Jeannette Büsser (Grüne, Horgen), Tobias Mani (EVP, Wädenswil), Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf)
 - KR-Nr. 267/2024, Axpo Strategie und Aktionärsbindungsvertrag – wie weiter nach dem Nein des Schaffhauser Stimmvolks?
Thomas Anwander (Die Mitte, Winterthur), Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich)
 - KR-Nr. 268/2024, Finanzierung politischer Kundgebungen durch Kanton und Stadt Zürich
Patrick Walder (SVP, Dübendorf), Tobias Weidmann (SVP, Hettlingen), Marc Bochsler (SVP, Wettswil a. A.)
 - KR-Nr. 276/2024, Einsatz von Recycling-Belägen bei Staatsstrassen
Roger Cadonau (EDU, Wetzikon), Walter Honegger (SVP, Wald)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 75. Sitzung vom 4. November 2024, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 323/2022 betreffend Qualitätsanforderungen beim Einsatz von KI in der Verwaltung**
KR-Nr. 323a/2022

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Beschluss des Kantonsrates zu den Postulaten KR-Nrn. 431/2022 betreffend Bau und Koordination von nichtgebäudegebundenen Photovoltaikanlagen entlang von Nationalstrassen, 432/2022 betreffend Bau von nichtgebäudegebundenen Photovoltaikanlagen entlang von**

Staatsstrassen und 433/2022 betreffend Bau von nichtgebäudegebundenen Photovoltaikanlagen im Raum der Trassees des öffentlichen Verkehrs

KR-Nrn. 431a/2022, 432a/2022, 433a/2022

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

– **Mittelschulgesetz (MSG) und Einführungsgesetz zum Berufsbildungsgesetz (EG BBG)**

Vorlage 5989

Gesuch um persönliche Vertretung einer Einzelinitiative im Rat

Ratspräsident Jürg Sulser: Im Zusammenhang mit der Einzelinitiative vom Benjamin Streit betreffend «Stadttunnel für Uster – Entlastung vom Durchgangsverkehr in Uster» (KR-Nr. 364/2024) ist das Gesuch gestellt worden, dass der Einreicher der Einzelinitiative persönlich während zehn Minuten vor dem Rat begründen und an den Verhandlungen mit beratender Stimme teilnehmen darf. Dies ist gemäss Paragraf 130 Absatz 2 des Gesetzes über die politischen Rechte möglich, wenn wenigstens ein Viertel der anwesenden Ratsmitglieder dieses Gesuch unterstützen.

Wünscht jemand das Wort dazu? Das ist nicht der Fall.

Wir stellen fest, ob ein Viertel der anwesenden Ratsmitglieder das Gesuch unterstützen. Die Tür ist zu schliessen. Zur Ermittlung der Präsenz drücken Sie bitte die Taste 1.

Es sind 156 Ratsmitglieder anwesend. Um das Gesuch zu bewilligen, braucht es somit mindestens 40 Stimmen.

Abstimmung

Für das Gesuch stimmen 148 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 40 Stimmen erreicht.

Ratspräsident Jürg Sulser: Somit hat Benjamin Streit ein Anrecht darauf, an der materiellen Beratung im Rat mit beratender Stimme teilzunehmen.

2. Schaffung 500 zusätzlicher Studienplätze für Humanmedizinerinnen und Humanmediziner bis 2028

Dringliches Postulat Josef Widler (Die Mitte, Zürich), Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa), Linda Camenisch (FDP, Wallisellen), Andreas Daurù (SP, Winterthur), Lorenz Habicher (SVP, Zürich) vom 30. September 2024

KR-Nr. 332/2024, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Jürg Sulser: Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Gemäss Paragraf 55 des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden. Wird ein Ablehnungsantrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das dringliche Postulat KR-Nr. 332/2024 ist überwiesen. Es geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert einem Jahr.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Büroflächenstandard für Gerichtsgebäude

Dringliches Postulat der Kommission für Planung und Bau vom 30. September 2024

KR-Nr. 333/2024, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Jürg Sulser: Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Gemäss Paragraf 55 des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden. Wird ein Ablehnungsantrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das dringliche Postulat KR-Nr. 333/2024 ist überwiesen. Es geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert einem Jahr.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Wahl eines Ersatzmitglieds des Sozialversicherungsgerichts

für Eliane Curiger

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 222/2024

Markus Schaaf (EVP, Zell), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen als Ersatz für Eliane Curiger vor:

Marco Würsch, SVP, Elgg.

Ratspräsident Jürg Sulser: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 124 Absatz 2 des Kantonsratsgesetzes, Marco Würsch als Ersatzmitglied des Sozialversicherungsgerichts als gewählt. Ich gratuliere zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2025-2027

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2024 und Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 22. Oktober 2024

Vorlage 5975

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Die Kenntnisnahme des Bauprogramms der Staatsstrassen, welche ja mit dem Budgetprozess gekoppelt ist, gehört zu den Klassikern der kantonsrätlichen Aufgaben im Jahresverlauf. Heute geht es um das Bauprogramm der Jahre 2025 bis 2027. Gesetzliche Grundlage dafür ist Paragraf 8 Absatz 1 des Strassengesetzes. Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat das Programm sowie die aktuellen Entwicklungen im Bereich der strategischen Grundlagen in drei Sitzungen beraten, und ihre Fragen wurden von den Mitarbeitenden der zwei zuständigen Direktionen sowie von Regierungsrätin Carmen Walker Späh und Regierungsrat Martin Neukom beantwortet. Für die kompetente Beantwortung sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

Das Bauprogramm der Staatsstrassen ist ja ein Gemeinschaftswerk zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion. Grundsätzlich ist das Amt für Mobilität für die Erarbeitung der strategischen Grundlagen zuständig und das Tiefbauamt übernimmt die bauliche Umsetzung. Es sei hier noch einmal ganz kurz auf die Grundlagen des regierungsrätlichen Berichts verwiesen, den kantonalen Richtplan, Kapitel 4, Verkehr, und das Gesamtverkehrskonzept des Kantons aus dem Jahre 2018. Geplante Projekte sind mit entsprechendem Finanzbedarf im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan, KEF, eingestellt. Das Gesamtverkehrskonzept stimmt grundsätzlich die Planung aller Verkehrsträger im Kanton Zürich mit der richtplanerischen Raumentwicklung sowohl in urbanen wie in ländlichen Räumen so ab, dass

eine differenzierte und ausreichende sowie umweltfreundliche und ressourcenschonende Mobilität für Gesellschaft und Wirtschaft ermöglicht wird. Vom Strassenbauprogramm des Regierungsrates werden jene kantonalen Projekte erfasst, deren Realisierung mehr als 4 Millionen Franken kostet. Der Bericht unterscheidet zwischen Projekten aus dem Mittel- und Langfristprogramm, welche aus Vorstudien und/oder Vorprojekten erfasst sind, und jenen Projekten, für welche bereits ein Bauprojekt besteht, die sich also in einem fortgeschrittenen Realisierungsstadium befinden.

Auch grundsätzliche Fragestellungen zu strategischen Entwicklungen bei allen Formen der Mobilität und deren Träger werden beleuchtet sowie neue bundesrechtliche Vorgaben erläutert. Inhaltlich betrifft der Bericht das gesamte Strassen- und Wegnetz im Besitz des Kantons, wodurch Kantonsstrassen, aber auch Velo- und Fusswege erfasst sind.

Einen Fokus legte die Regierung im diesjährigen Bericht zum Strassenbauprogramm auf die Entwicklung des Strassenfonds, darauf wird noch einzugehen sein. Wie bereits in den Vorjahren bezeichnet die Regierung die 2022 und 2023 festgesetzten Standards Staatsstrassen und Veloverkehr als zentrale Grundlagen und Instrumente für die Planung leistungsfähiger Mobilitätsinfrastruktur. Damit werden Strassen und Wege trotz Anpassung an lokale Gegebenheiten einheitlich gestaltet und dimensioniert. Zum Veloverkehr führt die Regierung aus, dass gemäss den seit 1. Januar 2023 in Kraft gesetzten Bundesvorgaben über die Velowege Gemeinden und Kantone verpflichtet werden, innerhalb von fünf Jahren Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festzusetzen. Der Kanton Zürich verfügt bereits über einen entsprechenden Velonetzplan, und vorhandene Netzschwachstellen sollen möglichst rasch behoben werden. Neu in diesem Berichtsjahr ist die explizite Erwähnung der Planung von Mountainbike-Routen, einem wachsenden Segment des Freizeitverkehrs. Dieser Planung widmet sich das Amt für Mobilität und es darf mit einem entsprechenden Mountainbike-Routennetz für den Kanton gerechnet werden.

Bei den strategischen Mobilitäts Herausforderungen betont die Regierung in ihrem Bericht angesichts des gesellschaftlichen Wandels noch einmal die Bedeutung der Digitalisierung. Neue Mobilitätsformen und Technologien aus nationaler und kantonaler Verkehrsforschung werden vom Amt für Mobilität aufgegriffen, um für den Kanton die Potenziale der Digitalisierung und der Nachhaltigkeit auch für die Mobilität nutzen zu können.

Gemäss Bericht der Regierung sind aus dem Förderprogramm «Ladeinfrastrukturen für CO₂-arme Mobilität» innerhalb eines Jahres bereits 3000 Gesuche für Fördergelder aus dem entsprechenden Rahmenkredit eingegangen. Als weitere Schwerpunkte sei das Themenfeld Digitalisierung im Güterverkehr sowie als mittelfristige Themen der Entwurf einer Strategie und eines

Realisierungsrahmens für Mobility Pricing erwähnt. Ebenfalls strategische Bearbeitungspunkte sind «Mobility as a Service» sowie das automatisierte Fahren. Auf die zu erwartende Bundesregulierung im Bereich «autonomes Fahren» bereitet sich der Kanton Zürich vor und hat die kantonsübergreifende Allianz automatisiertes Fahren initiiert.

Einen Fokus legte die Regierung in ihrer Berichterstattung auf die Entwicklung des Strassenfonds. Wie sie ausführt, sieht der Strassenfonds finanztechnisch einer steigenden Verschuldung entgegen. Diese setzt sich bei der Umsetzung der geplanten Vorhaben weiter fort. Das hat einerseits mit der Übernahme von Kostenanteilen für den Unterhalt der Gemeindestrassen, welche den Fonds jährlich mit über 70 Millionen Franken belastet, zu tun. Andererseits – und dies hat die Regierung im Ergänzungsbericht zur Vorlage 5633, Staatsgelder für Strassen, dargelegt – führt die zunehmende Wahl von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb, welche abgabebefreit sind, infolge ausbleibender Einnahmen zu einem weiteren Druck auf den Strassenfonds. Eine Umgestaltung der kantonalen Verkehrsabgaben und damit eine Vorlage zum Verkehrsabgabegesetz an den Kantonsrat ist allerdings vorgesehen.

Eine ganze Reihe von Projekten aus dem Strassenbauprogramm ist mit einem Verweis auf eine sogenannte tiefere Priorisierung erfasst. Dabei handelt es sich um Projekte, die infolge der tieferen Priorisierung nicht in den KEF der kommenden Jahre 2025 bis 2028 aufgenommen worden sind. Es ist eine Neuerung im Strassenbauprogramm in diesem Jahr. Aufgrund der Finanzlage des Kantons hat der Regierungsrat bei den Bauvorhaben generell eine auf einer umfassenden Kriterienbetrachtung fussende Priorisierung vorgenommen. Diese umfasst nicht nur Bauvorhaben aus dem Bereich des Strassenbauprogramms, sondern auch der Bildung. Ich erwähne aus dem Mittel- und Langfristprogramm beispielsweise – und nicht abschliessend in diesem Zusammenhang – die Umfahrung bei Grüningen oder die Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet beim Neeracherried oder den Neubau der SBB-Unterführung an der Winterthurerstrasse in Uster. Auch Veloverkehrsprojekte wurden mit den gleichen Priorisierungskriterien beurteilt und anschliessend nicht in den KEF aufgenommen, beispielsweise die Velobahn Limmattal. Wichtig ist zu betonen, dass für die Priorisierungsfrage alle Projekte auf den KEF 2026 bis 2029 die Priorisierung wieder angeschaut und neu beurteilt wird. Auch – und das hat die Regierung immer wieder herausgestrichen – darf davon ausgegangen werden, dass die Planungsarbeiten auch bei jenen Objekten weitergehen, die keine Aufnahme im KEF 2025 bis 2028 gefunden haben.

Der Bericht der Regierung orientiert indes auch über eine Reihe von Projekten, die über das Stadium von Vorprojekten hinaus gediehen sind. Ich erwähne hier beispielsweise die Schaffhauserstrasse im Hardwald bei Bülach,

eine neue Busspur in Dübendorf oder Radweglückenschliessungen bei Rorbas an der Weiacherstrasse sowie jene im Zürcher Oberland bei Hombrechtikon/Grünigen, welche in der KPB bereits beraten sind und demnächst in den Kantonsrat kommen.

Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat, wie erwähnt, das Geschäft an drei Sitzungen beraten, Fragen gestellt und zu einzelnen Projekten, auch zur Investitionspriorisierung, nachgehakt. Die Mitglieder der Kommission wie auch deren Fraktionskolleginnen und -kollegen werden in ihren Voten im Anschluss sicherlich sowohl regionalpolitisch relevante Aspekte beleuchten wie auch eine generelle Einschätzung zum Bauprogramm der Staatsstrassen für alle erfassten Verkehrsformen vornehmen. Ich gehe davon aus, dass auch die Frage der Finanzpriorisierung angeschnitten werden wird. Wie jedes Jahr erhalten wir so einen Überblick über die Positionen der politischen Parteien nicht nur zum Bauprogramm an sich, sondern auch zum Fortschritt einzelner Projekte oder zum bemängelten Fortschritt derselben – je nach politischer Priorisierung mehr in Bezug auf den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) oder eben in Bezug auf den Velo- und Langsamverkehr. Namens der einstimmigen Kommission für Planung und Bau bitte ich Sie, die Vorlage 5975 und damit das Bauprogramm der Staatsstrassen des Regierungsrates für die Jahre 2025 bis 2027 zur Kenntnis zu nehmen. Besten Dank.

Walter Honegger (SVP, Wald): Die SVP beantragt ebenfalls Kenntnisnahme des Bauprogramms der Staatsstrassen für die nächsten drei Jahre. Die Details haben Sie durch unsere Kommissionspräsidentin erfahren. Besonders hervorheben möchte ich folgende drei Punkte: Erstens, unserem Strassenfonds geht es nicht gut. Anstelle einer ursprünglich geplanten Schuldentilgung kommt es in den nächsten Jahren genau zum Gegenteil. Und wer ist schuld? Ja genau, wir alle hier im Saal, wir gewählten aktuellen Regierungs- und Kantonsräte. Zweitens, unserem Strassenfonds geht es nicht gut. Wie wollen wir nun dem entgegenwirken? Ja genau, wir lassen den Regierungsrat das Ganze ausbaden. Schliesslich gehört dies auch genau in sein Aufgabengebiet, denn wir Kantonsräte und Kantonsrätinnen haben schliesslich das Bauprogramm Staatsstrassen auch nur zur Kenntnis zu nehmen, oder? Drittens, unserem Strassenfonds geht es immer noch nicht gut. Und können wir Kantonsrätinnen und Kantonsräte allenfalls nicht doch etwas mithelfen, um dies zu verändern? Ja genau, natürlich können wir und müssten wohl auch mithelfen, denn der Regierungsrat ist überfordert, vor allem dann, wenn der Kantonsrat Beschlüsse fasst, welche dem Regierungsrat quer reinkommen.

Fazit: Vor wenigen Jahren haben wir beschlossen, den Gemeinden rund 70 Millionen Franken aus dem Strassenfonds zukommen zu lassen. Zudem werden immer mehr Elektroautos zugelassen, welche keine Abgaben zu bezahlen haben. Und dann werden immer mehr Radstreifen und Velowege gebaut. Gemäss dem vorliegenden Bauprogramm sind dies bereits mehr als 20 Prozent der Aufwendungen pro Jahr, welche gegenüber dem Strassenbau verwendet werden. Und welche Abgaben haben die Nutzer und Nutzerinnen der Velowege zu entrichten? Sie sehen, vor welcher Aufgabe der Regierungsrat steht, und es bleibt zuletzt an uns allen, die Vorschläge respektive die Gesetzesanpassungen, welche uns der Regierungsrat in der nächsten Zeit vorlegen wird, zu unterstützen, sofern diese dann auch etwas ausgewogen sind. Ich persönlich bin überzeugt, dass dies möglich sein wird, und freue mich bereits jetzt auf die Diskussionen betreffend Ausgewogenheit zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Aber eben, nur wenn unser Strassenfonds eine positive finanzielle Entwicklung aufzeigen kann, können auch die verschiedenen Bedürfnisse im Strassenverkehr, welche zukünftig noch zunehmen werden, auch wirklich ausgewogen befriedigt werden. Die SVP genehmigt diese Kenntnisnahme.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Das vorliegende Strassenbauprogramm wird von der Regierung als wichtiger Schritt zur Weiterentwicklung unserer Infrastruktur verkauft. Doch bei genauerem Hinsehen zeigt sich ein deutliches Ungleichgewicht in den Prioritäten, das nicht nur enttäuscht, sondern auch unsere Zukunftsfähigkeit infrage stellt. Es ist besorgniserregend, dass insbesondere Projekte, die ökologische Verbesserungen und eine nachhaltige Aufwertung unserer Landschaften und Mobilität zum Ziel haben, in der Prioritätenliste der Regierung auf die lange Bank geschoben werden. Dies betrifft beispielsweise die Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet im Neeracherried, die Wildtierüberführung über die A51 bei Bülach, den Bau des Seeuferwegs in Wädenswil sowie die geplante Velobahn im Limmattal. All diese Projekte, die wichtige ökologische und soziale Mehrwerte bieten, drohen nun aufgrund der Finanzpolitik der Regierung verzögert zu werden. Das grösste Problem ist, dass die Regierung das weitere Vorgehen und die Priorisierung dieser wichtigen Projekte erst auf den KEF 2026 bis 2029 hin überprüfen will. Dies bedeutet, dass dringende Massnahmen, die zur Erhaltung unserer Biodiversität, zur Förderung des Langsamverkehrs und zur Verbesserung der Lebensqualität beitragen würden, allenfalls auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Hiermit wird eine Chance vertan, den Kanton Zürich ökologisch und zukunftsorientiert weiterzuentwickeln.

Diese Verzögerungen sind nicht nur unverständlich, sie sind in meinen Augen auch Ausdruck einer destruktiven Finanzpolitik, einer Politik, die einseitig in reine Strassenbauprojekte investiert, während die dringend notwendigen ökologischen Aufwertungen stiefmütterlich behandelt werden. Wo bleibt die Verantwortung für den Schutz unserer sensiblen Naturräume? Wo bleibt das Engagement für nachhaltige Mobilität? Diese Fragen bleiben unbeantwortet, wenn wir den aktuellen Kurs der Prioritätensetzung einfach so hinnehmen.

Der Regierungsrat betont immer wieder die Wichtigkeit der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes. Doch hier haben wir das klare Beispiel, dass dies oft nur Lippenbekenntnisse sind. Wenn es um konkrete Projekte geht, die tatsächlich einen Beitrag zu einem ökologischeren Zürich leisten können, fehlt oft der politische Wille zur Umsetzung. Stattdessen wird investiert in Projekte, die vor allem dem Autoverkehr zugutekommen und die bestehende Infrastruktur zementieren, statt sie zu modernisieren. Der Kanton Zürich hat das Potenzial, eine Vorreiterrolle in Sachen Nachhaltigkeit und ökologischer Mobilität zu übernehmen. Die Bevölkerung erwartet zu Recht, dass wir die Herausforderungen des Klimawandels ernst nehmen und zukunftsweisende Projekte aktiv vorantreiben. Eine nachhaltige Verkehrspolitik bedeutet eben nicht, die Kapazität für den Autoverkehr zu erhöhen, sondern Alternativen zu schaffen, die sowohl Mensch als auch Natur dienen. Deshalb fordere ich den Regierungsrat auf, seine Prioritätensetzung zu überdenken. Wir brauchen keine weiteren Verzögerungen bei Projekten, die einen echten Mehrwert für unsere Umwelt und unsere Gesellschaft bieten. Der Schutz unserer Naturgebiete, die Förderung des Langsamverkehrs und die Erhaltung der Biodiversität sind keine Luxusprojekte, die man nach Belieben verschieben kann, wie beispielsweise Autobahnausbauten. Sie sind notwendige Massnahmen, die längst überfällig sind. Eine umweltgerechte Verkehrspolitik ist kein Nice-to-have, sie ist eine Notwendigkeit. Die Zeit, in der wir nachhaltige und ökologische Projekte als zweitrangig betrachten konnten, ist längst vorbei. Der Regierungsrat muss sich der Verantwortung stellen und das kommende Strassenbauprogramm entsprechend überarbeiten. Es ist Zeit, die einseitige Ausrichtung zugunsten reiner Strassenbauprojekte zu überdenken und endlich den ökologischen Aufwertungen den Stellenwert zu geben, den sie verdienen.

Simon Vlk (FDP, Uster): Vielen Dank für den aufschlussreichen Bericht, welcher dieses Jahr unter anderem im Zeichen der schwierigen Finanzlage des Strassenfonds und des Kantons Zürich steht. So erläutert der Bericht unter anderem die Entwicklung des Strassenfonds-Saldos und die negativen Prognosen betreffend Fondsbestand sowie der Verschuldung gegenüber dem

Staatshaushalt. Daraus wird ersichtlich, unter welchem hohem finanziellen Druck der Strassenfonds steht und dass Massnahmen einzuleiten sind. Wie kommt es? Meine Vorredner haben es schon erwähnt: Nicht nur muss der Strassenfonds für immer mehr Aufgaben herhalten, auch werden dessen Mittel seit vorletztem Jahr zusätzlich geschöpft durch jährlich zu entrichtende Abgaben an den Unterhalt von Gemeindestrassen in der Höhe von mehr als 70 Millionen Franken, welche der Fonds ohne Gegenleistung abzutreten hat. Ein weiterer Grund, weshalb der Strassenfonds finanziell immer stärker unter Druck gerät, liegt in der zunehmenden Anzahl von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb, die bekanntlich nach wie vor abgabebefreit sind. Letztes Jahr erhöhte sich die Anzahl der verkauften reinen Elektrofahrzeuge in der Schweiz gegenüber dem Vorjahr um rund 30 Prozent. Währenddessen war der Verkauf von Benzinern schwach rückläufig und derjenige von Dieselfahrzeugen ging gar um mehr als 10 Prozent zurück. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht dessen, dass Elektroautos in den nächsten Jahren preislich weiter an Konkurrenzfähigkeit dazugewinnen werden, zum Beispiel aufgrund von günstiger werdenden Batterien und durch den Markteintritt von neuen Playern, scheint das Hinterfragen der Abgabefreiheit von Elektroautos in mittelfristiger Zukunft angebracht zu sein. In seiner Strategie DiNaMo (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*) hat der Regierungsrat bereits die Umgestaltung der Umwandlung des E-Fahrzeug-Rabatts in ein neues System vorgesehen, das die Umwelteffizienz, wie zum Beispiel Energie und Lärm gemäss Stand der Technologie, berücksichtigt, wobei als Übergang auch die Aufhebung der heutigen Befreiung der Elektrofahrzeuge von Verkehrsabgaben erfolgen könnte. Gerade für die ländlichen Regionen stellt die wachsende Aushöhlung des Strassenfonds eine Gefahr dar. In diesen Regionen ist der Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln und deren Anbindung nicht immer leicht und zielführend, weshalb die ländliche Bevölkerung auch zukünftig auf das Auto angewiesen sein wird. Der Zürcher Wirtschaftsmotor läuft nach wie vor am stärksten in den Zentren und unser Kanton braucht funktionierende Mobilitätslösungen, um die ländlichen Regionen an die Ballungsräume anzuschliessen.

Weiter steht der diesjährige Bericht im Zeichen der schwierigen finanziellen Finanzlage des Kantons Zürich. So zwang die finanzielle Schieflage die Regierung, Bauprojekte neu zu priorisieren und einige von diesen auf der Zeitschiene nach hinten zu verschieben. Sparen ist selten lustig und so wird auch ein mir wichtiges Bauprojekt aus meiner Region um mindestens ein Jahr nach hinten verschoben. Natürlich gäbe es viele wichtige Gründe, warum gerade dieses Projekt nicht verschoben werden dürfte und von den Sparbemühungen ausgenommen werden sollte. Aber wenn wir ehrlich sind, trifft dies wahrscheinlich auf fast jedes Projekt zu. Und da sieht man auch: Was

die SP sagt, stimmt in diesem Sinne nicht, es sind wirklich alle Projekte betroffen. Es ist schlicht und einfach nicht korrekt, dass jetzt besonders bei den ökologischen Projekten gespart wurde. Es wurden diverse wichtige Strassenprojekte nach hinten priorisiert, und du (*gemeint ist Jonas Erni*) weisst das auch. Darum bin ich auch bereit, die Kröte jetzt zu schlucken – für meine Bahnunterführung zumindest für dieses Jahr. Aufgeschoben ist nicht aufgehoben, und selbstverständlich hoffe auch ich, dass die Finanzlage unseres Kantons sich bald wieder verbessert und die aufgeschobenen Projekte, auch die ökologischen, dann später nachgeholt werden können.

Wir nehmen den Bericht zur Kenntnis. Besten Dank für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich möchte in dieser Debatte auf drei Punkte des Berichts eingehen: Der erste Punkt – und das haben wir schon häufiger gehört – ist die Priorisierung. Verantwortlich gemacht wird dafür in der Regel diese Zahlung von 70 Millionen an die Gemeinden. Nun, diese Zahlung wurde offiziell beschlossen und die ist natürlich auch richtig so, denn das ist ja der Beitrag, den die Automobilisten an das Strassennetz zahlen, welches das längste Strassennetz im Kanton Zürich ist, nämlich das Strassennetz der Gemeinden, und das nutzen sie auch. Deshalb ist es hier nur gerechtfertigt, dass sie auch dort einen Beitrag daran leisten.

Dann wurde angefügt, dass die kantonalen Finanzen problematisch seien. Das betrifft natürlich diese Projekte hier nur sehr beschränkt, weil sie ja aus dem Strassenfonds finanziert werden, also aus einer separaten Rechnung. Nichtsdestotrotz erachten die Grünliberalen eine Priorisierung durchaus als sinnvoll, weil es nicht einfach darum geht, möglichst schnell möglichst viel zu bauen. Die Frage, die sich aber stellt: Ist diese Priorisierung richtig gemacht worden? Der Eindruck bleibt, dass es sehr ad hoc, sehr plötzlich und irgendwie unvorbereitet und nicht sehr gut gemacht war. Aber der Regierungsrat hat ja jetzt ein Jahr Zeit, diese Priorisierung zu überarbeiten und besser zu machen.

So stellt sich für uns beispielsweise die Frage: Werden die gesetzlichen Vorgaben mit dieser Priorisierung eingehalten? Wir haben hier zwei, drei Punkte, die relevant sind: Der eine ist der Lärmschutz. Hier sind wir seit 40 Jahren verpflichtet, etwas zu machen. Wir sind noch nicht am Ziel, das sollte nach 40 Jahren eigentlich nicht der Fall sein. Der zweite Punkt ist die Hindernisfreiheit der ÖV-Haltestellen: Werden alle Bushaltestellen rechtzeitig umgebaut? Nein, rechtzeitig sicher nicht, denn sie hätten ja auch schon gemacht werden müssen. Und der ZVV muss dieses Jahr schon zusätzliche Strafen bezahlen, weil es eben nicht gemacht wurde. Der dritte Punkt in der Priorisierung – es wurde auch von Jonas Erni schon angesprochen – ist die

Reparatur der ökologischen Schäden und der Verkehrsinfrastruktur. Wie wurde diese berücksichtigt? Wurde sie richtig berücksichtigt? Denn es kann nicht sein, dass man einfach ignoriert, dass wir ein Problem bezüglich der Biodiversität haben, auch weil die Strassen und Verkehrsinfrastrukturen wichtige Lebensräume zerschneiden, die Verbindung nicht mehr gewährleistet ist. Und diese Reparaturen müssten auch von Gesetzes wegen dringend gemacht werden. Der vierte Punkt ist die Verlagerung: Wie geht man mit dem Verlagerungsziel um? Wir haben ein Gesamtkonzept, ein Mobilitätsgesamtkonzept, das klar sagt: Der ÖV soll wachsen, der Veloverkehr soll wachsen und der Strassenverkehr soll stabilisiert bleiben. Wie wird dieses Ziel erreicht, wenn wir einfach die Priorisierung so machen, wie sie jetzt gemacht wird? Also das wären die Punkte, die in der nächsten Priorisierung für nächstes Jahr angeschaut werden müssen.

Der zweite Punkt auf den ich eingehen möchte, ist das autonome Fahren. Wir begrüßen es, dass der Kanton Zürich sich in einer interkantonalen Allianz für dieses Thema engagiert. Wir erachten es auch als ein wichtiges Thema und ein erster Schritt wird getan. Ab nächstem Jahr ist das Level 3, autonomes Fahren, auf den Autobahnen zulässig. Das heisst, die ersten Autofahrer, die ersten Automobilisten dürfen die Hände vom Steuer nehmen und das Auto fahren lassen. Wir sind uns sicher, dass es hier gerade auf den Autobahnen noch weitere Entwicklungen gibt und immer mehr Autos autonom fahren, die teilweise autonom unterwegs sind, und wir sehen darin eine grosse Chance. Wir sehen aber auch, dass, wenn das autonome Fahren kommt, die Abstände auf den Autobahnen sinken werden, die die Autos aus Sicherheitsgründen haben müssen. Und wenn wir das machen, dann haben wir eine erhöhte Kapazität auf den Autobahnen. In diesem Sinne bin ich auch sicher, dass sich der Kanton Zürich beim Bund eingesetzt hat, dass man eben nicht Autobahnen ausbaut, um mehr Kapazitäten zu schaffen, sondern dass man hier den Kopf und die Computerkraft braucht, um daran zu arbeiten.

Und der dritte Punkt wendet sich an die Regierung und an die GL (*Geschäftsleitung*) des Kantonsrats gleichermassen. Wir haben vor einigen Jahren eine neue Aufgabenteilung zwischen dem Amt für Mobilität, früher Amt für Verkehr, und dem Tiefbauamt gemacht. Es mutet irgendwie ein bisschen seltsam an, dass wir hier jetzt über ein Strassenbauprogramm sprechen, aber die Volkswirtschaftsdirektion, die ganz am Anfang dieser Kette steht und in dem Sinn wenig oder eigentlich fast nichts mehr mit dem konkreten Bau zu tun hat, hier antragstellende Behörde ist. Auch im Kantonsrat ist es irgendwie seltsam: Die KPB beschliesst das Programm und die Projekte, die KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) aber das Budget, das sich direkt aus diesem Programm ableitet. Auch hier, denken wir, wäre es klug,

einmal darüber nachzudenken, ob das die richtige Lösung ist. In diesem Sinne nehmen wir diesen Bericht zur Kenntnis.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Vor einem Jahr habe ich beklagt, dass es einen Gap gäbe zwischen den strategischen Grundlagen und dem effektiven Strassenbauprogramm. Diese Lücke ist nicht geschlossen, sondern im Gegenteil noch grösser geworden. Nach wie vor wird im ersten Kapitel, den strategischen Grundlagen, grossspurig das Gesamtverkehrskonzept zitiert. Die Gestaltung der Kantonsstrassen zu öffentlichen Räumen und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs in dichtbesiedelten Räumen werden daher wichtige Ziele der Strasseninfrastruktur bleiben. Der Regierungsrat hat aber genau diese Projekte, also den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr massiv gekürzt. Es wurden sogar die Zielsetzungen angepasst. Die Zielwerte gemäss Gesamtverkehrskonzept 2018 zum Veloverkehr wurden kurzerhand von 2030 auf 2040 hinausgeschoben. Wo bleibt die Förderung des Veloverkehrs? Aufschieben ist etwas anderes als fördern, oder wie soll das zusammen gehen? Noch immer ist das MIV-Wachstum zu hoch. Hier werden vermutlich nicht einmal die wenig ambitionierten Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes erreicht. 50 Prozent des Verkehrszuwachses soll auf den ÖV entfallen.

Diverse ÖV-Projekte werden nun sogenannten überprüft und die Gefahr ist hoch, dass sie zurückgestellt werden. Die Steuergeschenke der letzten Jahre, insbesondere die Steuerfussenkungen und die Steuervorlage (*Vorlage 5939*), welche nun mit einem Referendum bekämpft werden muss, führen zu weniger Einnahmen. Gekürzt wird überall: bei Infrastrukturen, Bildungsbauten und auch beim ÖV, bei Radwegbauten, bei Wildtierbrücken und/oder bei Massnahmen, welche der Natur zugutekämen, zum Beispiel die Strassenverlegung im Neeracherried. Die Bevölkerung muss also auf Infrastruktur verzichten, auch auf solche, in welche schon in Vorleistungen investiert wurde. Projekte, welche sich positiv auf den Klimawandel oder auf die Biodiversität auswirken würden, werden hinausgeschoben. Bis wann? Auch verschiedene Radwegprojekte werden auf die lange Bank geschoben, drei Beispiele: So wird zwar bei der Velobahn Limmattal vollmundig aufgezählt, warum diese Verbindung wichtig sei, dass sie ein hohes Nachfragepotenzial habe, durch die getrennte Führung parallel zur Bahn sicher und direkt sei, um dann aber im letzten Satz zu sagen, sie sei tief priorisiert und werde daher überprüft, also zurückgestellt.

Nicht besser ergeht es dem Radweg von Birmensdorf nach Aesch. Die Planauflage erfolgte im Oktober 2024 und es wird von einer grossen Verbesserung der Sicherheit für Fussgänger und Radfahrende gesprochen. Auch hier wird das Projekt zurückgestellt und die Verbesserung der Sicherheit bleibt

auf der Strecke. Oft sind solche Projekte auch mit Anschlussprojekten in den betroffenen Gemeinden verbunden. Auch diese werden dann wieder ausgebremst. Es ergeben sich teure Verzögerungen auch in den Kommunen. Vielleicht kann die Gemeinderätin von Aesch, Janine Vannaz, hier noch ergänzen. Auch die 4 Kilometer lange Radweglücke zwischen Bertschikon und Oberschneit wird nun doch nicht geschlossen. Die Ausführung ist für 2025 bis 2026 geplant, so steht es unverändert im Bauprogramm. Offenbar wurde dann aber nachträglich noch ein Satz eingefügt: Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025/2028 aufgenommen.

Noch ein Wort zum Lärmschutz: Letztes Jahr habe ich die inhaltslosen Formulierungen zum Lärmschutz kritisiert, welche während Jahren mit unveränderter Formulierung Eingang im Strassenbauprogramm gefunden haben. Positiv ist zu vermerken, dass im laufenden Programm die Ausführungen zum Lärmschutz etwas an Substanz gewonnen haben. So wurde immerhin selbstkritisch angemerkt, dass bisher nur sehr wenige lärmreduzierende Massnahmen umgesetzt wurden. Der Lärmschutz beschränkt sich bisher auf den Einbau von Schallschutzfenstern als Ersatzmassnahme. Ersatzmassnahmen sind aber kein Lärmschutz, da er Massnahmen an der Quelle nicht berücksichtigt. Immerhin wird der Lärmschutz neu als Daueraufgabe verstanden und lärmreduzierende Massnahmen werden untersucht. Aber auch hier die Formulierung «untersucht»: Man findet dann zwar Massnahmen, die man machen könnte und müsste, aber ob sie dann aber wirklich gemacht werden, steht noch auf einem anderen Blatt. Die billigste und effizienteste lärmreduzierende Massnahme ist Tempo 30 innerorts. Man könnte aber schon mit weit weniger drastischen Massnahmen anfangen: 43'000 Personen wohnen an Strassen innerorts, welche mit Tempo 60 signalisiert sind. Diese 43'000 Personen sind übermässigem Lärm ausgesetzt. Die Reduktion auf Tempo 50 könnte mit einem generellen Beschluss sofort gemacht werden. Es braucht keine Gutachten, es braucht nur den Willen, die Tempo-60-Signale abzuräumen und normale Innerortsgeschwindigkeit von 50 zu signalisieren. Tempo 60 ist hier die Ausnahme, und der Regierungsrat gibt selber zu, dass Tempo 60 eigentlich nicht statthaft ist bei gleichzeitiger Lärmgrenzwertüberschreitung. Allein, er will nicht proaktiv handeln, sondern warten, bis die Strassen sanierungsbedürftig sind. 43'000 Personen müssen also weiterhin auf ruhigere Zeiten warten.

Tiefere Geschwindigkeiten vermindern nicht nur den Lärm, sondern erhöhen auch die Sicherheit. Selbst die BfU (*Beratungsstelle für Unfallverhütung*), welche ideologisch nicht als linksgrün verschrien ist, fordert Tempo 30 auch auf dem Hauptstrassennetz, denn damit liessen sich mindestens ein Drittel

der schweren Unfälle verhindern. Das hat die BfU errechnet. Sie fordert deshalb einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung. Ein Paradigmenwechsel wäre auch im Regierungsrat angesagt. Wir nehmen den Bericht zur Kenntnis.

Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch): Die Mitte dankt der Regierung für den Bericht über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2025 bis 2027 und ich danke auch der Präsidentin der KPB für die sehr gute Zusammenfassung. Das Dokument enthält interessante Informationen über die Entwicklung der verkehrsstrategischen Grundlagen. Besondere Ziele, kann man lesen, sind die Gestaltung von Kantonsstrassen als öffentliche Räume und die Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs in dichtbesiedelten Gebieten. Standards für Staatsstrassen sowie spezifische Richtlinien für den Veloverkehr wurden ebenso erarbeitet. Der Kanton plant zudem ein Mountainbike-Routennetz. Der Bericht beinhaltet auch strategische Programme zur Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität. Der Strassenfonds, heisst es weiter, deckt jeweils die Kosten für Bau und Unterhalt von Staats- und Nationalstrassen. Die Verschuldung des Fonds werde jedoch zunehmen, weshalb eine Anpassung der Verkehrsabgaben insbesondere für Elektrofahrzeuge in Betracht gezogen werde, um die finanzielle Stabilität des Fonds zu gewährleisten. Und dann wären ja da auch noch die Velos, aber da muss man halt auch mal über die Bücher betreffend diese Abgaben.

Wenn wir aber jetzt schon bei den Fahrrädern sind: Ich kann Thomas Schweizer sehr gerne ergänzen, was die Gemeinde Aesch anbelangt, der Unmut ist gross. Unter der Rubrik «Mittel- und langfristiges Programm», in Klammern «Vorstudien und Vorprojekte» ist mir aus persönlichen Gründen – ich bin eben Gemeinderätin der Gemeinde Aesch – natürlich folgender Textabschnitt besonders aufgefallen, dort heisst es: «Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit muss die Aescher-/Birmensdorferstrasse instandgesetzt werden. Dabei werden das Rad- und Gehwegnetz ausgebaut und die Schwachstellen behoben. Mit den Massnahmen wird damit insbesondere die Verkehrssicherheit für Velofahrende sowie Fussgängerinnen verbessert. Das Vorprojekt wird im Herbst 2024 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt. Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung im KEF 2025 bis 2028 nicht aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026 bis 2029 hin überprüft.» Ja, das Vorprojekt liegt bei uns im Gemeindehaus auf, dies kann ich bestätigen. Aber wenn ich bedenke, seit wie vielen Jahren wir auf dieses gewartet haben, und dass nun auch unsere Dorfdurchfahrt mit den neu angedachten Bushaltestellen auf Eis gelegt wird, weil ebendieser Radweg auf sich warten lässt, freut mich das nicht wirklich. Ich hoffe sehr, dass der Regierungsrat im nächsten

Jahr die Einstellung in den KEF nicht nur überprüft. Danke trotzdem für die gute Arbeit, und wir nehmen den Bericht gerne zur Kenntnis.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Auch der AL ist die Priorisierung der Bauprojekte im Strassenbauprogramm aufgefallen. Wir stellen hier leider fest, dass der Regierungsrat unverständlicherweise Projekte wie die Verlegung der Strasse aus dem Neeracherried und die Velobahn Limmattal auf die lange Bank geschoben hat oder, wie es im Bericht so schön heisst: Die Projekte haben eine tiefe Priorisierung und das weitere Vorgehen wird im zukünftigen KEF überprüft. Die angekündigte Priorisierung und Überprüfung scheint dabei eher ein Euphemismus für das Beibehalten des Status quo zu sein, und es ist für uns nicht ersichtlich, wie wir so die Verkehrswende schaffen sollen. Hier müssen ökologische Projekte und der Langsamverkehr höher priorisiert werden. Der Regierungsrat hat offenbar das Gas- mit dem Bremspedal verwechselt. Daher ist es für mich auch kein Wunder, dass sich die bürgerliche Seite hier kaum an dieser Priorisierung stört.

Ebenfalls wieder aufgefallen sind uns auf die Uferwege. Hier zeigt sich schlichtweg seit Jahren dasselbe Bild, aber trotzdem muss man es wiederholen: Wiederum wurden 6 Millionen Franken eingestellt, aber wiederum wurden diese nicht gebaut. Es ist lediglich 1 Million verzeichnet, auch im letzten Jahr. Auch sehen wir lediglich ein Projekt in der Pipeline, das ist der ebenfalls nach hinten priorisierte Seeuferweg in Wädenswil. Die AL erwartet hier, dass die Mittel ausgeschöpft werden. Hier gab es nicht nur seit diesem Jahr eine Priorisierung, sondern dies ist ein Problem, seit ich hier im Rat bin, und es ändert sich schlichtweg nichts. Die Alternative Liste nimmt den Bericht entsprechend zur Kenntnis.

Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon): Das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich schreibt es klar vor, das Angebot des Individualverkehrs soll sichergestellt werden. Das ÖV-Angebot soll im urbanen Raum ausgebaut und der Fuss- und Veloverkehr stärker gefördert werden. Es handelt sich hierbei also um eine klare Priorisierung. Das Bauprogramm geht jedoch in eine völlig andere Richtung: Im nächsten Jahr sind 115 Millionen Franken für die Staatsstrassen budgetiert, aber nur 30 Millionen für den Fuss- und Veloverkehr, es handelt sich also bloss um einen Viertel. Bereits im Jahr 2027 sind dann 139 Millionen Franken für die Staatsstrassen eingestellt und nur 1 Million mehr für den Fuss- und Veloverkehr. Der Anteil davon verschlechtert sich also auf knapp einen Fünftel.

Gleichzeitig zeigt der Bericht die Prognose des Strassenfonds auf. Aber anstatt bei einschenkenden Strassenprojekten zu sparen, schiebt die Regierung lieber Projekte des Fuss- und Veloverkehrs nach hinten. So sind zwar ein

Drittel aller Strassenprojekte nach hinten verschoben, das stimmt, beim Fuss- und Veloverkehr ist es jedoch knapp die Hälfte. Der Anteil zurückgestellter ökologischer Projekte ist also durchaus deutlich höher, liebe FDP, und das in einer Zeit, in der die Regierung die Unternehmenssteuern senken will.

Sinnbildlich für diese Fehlpriorisierung ist der Bahnhof Nord in Regensdorf. Dort sind eine autofreie Promenade, neue Strassen, Velo-Massnahmen und ein Bushof geplant. Während die Strassen nun wie bisher weiterverfolgt werden, sollen die Velo-Massnahmen und der Bushof nicht in den KEF aufgenommen werden. Dieses Vorgehen widerspricht sinnbildlich genau den einleitend erwähnten Zielen Ihres eigenes Gesamtverkehrskonzepts, Frau Regierungsrätin. Handelt es sich also bloss um eine Hochglanzbroschüre? Oder handelt es sich sogar um Arbeitsverweigerung? Auch die einzig aufgeführte Wildtierüberführung sowie die für uns zentrale Strassenverlegung aus dem Neeracherried werden verschoben. Die Regierung lässt – Achtung, Wortspiel –, die Regierung lässt die Natur in diesem Programm auf der Strecke. Wir fordern die Regierung auf, ihre Prioritäten zu überdenken, und ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich muss doch noch etwas zu den Radwegprojekten sagen. Thomas Schweizer bemängelt, dass hier die Förderung zurückgestellt wird. Es werden verschiedene Projekte zurückgestellt, nicht nur im Veloverkehr. Benjamin Walder hat gerade gesagt, dass der grosse Teil für den Autoverkehr oder für den MIV verwendet wird. Ja, der MIV bezahlt auch den grossen Teil.

Zur Veloinfrastruktur: Auch wenn gewisse Projekte etwas aufgeschoben wurden, Schlieren, Velobahn Limmattal ist auf dem Programm, aber etwas später, Aesch, Radweg – haben wir gehört –, ist auch etwas später. Wir haben Bülach–Rorbas Radweglückenschliessung Weiacherstrasse, Hombrechtikon–Grüningen Radweglückenschliessung, Hombrechtikon–Oetwil Radweglückenschliessung, Horgen, Zugerstrasse, unter anderem Anpassung Radwege, Wallisellen–Dietlikon–Wangen–Brüttisellen–Bassersdorf Veloschnellroute – 73 Millionen haben wir da schon gesprochen –, Weiningen–Dietikon Limmatbrücke Überlandstrasse Veloschnellroute, Wetzikon–Hinwil Radweglückenschliessung, Wiesendangen–Hagenbuch Radweglückenschliessung, Zollikon–Maur Radweglückenschliessung, Zumikon–Zollikon Radweglückenschliessung.

Und Jonas Erni hat noch auf die Ökologie verwiesen. Ja, ich verweise auch auf die Ökologie. Gemäss Antwort der Regierung auf eine Anfrage (*KR-Nr. 185/2022*) wurden 2013 bis 2021 für den Strassenbau, inklusive Veloinfrastruktur, 9,5 Hektaren Fruchtfolgefleäche gebraucht, davon 60 Prozent, 5,7

Hektaren, für Veloinfrastruktur. In der gleichen Antwort wurden für die Zeitspanne 2022 bis 2026 5,2 Hektaren für den Infrastrukturausbau, davon 4,6 Hektaren für die Veloinfrastruktur, gebraucht, einfach so. Ich glaube, der Regierungsrat ist da sehr, sehr gut unterwegs und fördert alle Verkehrsteilnehmer. Danke.

Ratspräsident Jürg Sulser: Ich bin noch aufgefordert worden anzumerken: Bitte geben Sie jeweils Ihre Interessenbindungen bekannt.

Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich): Zu meiner Interessenbindung: Ich fahre jeden Tag Velo, aber sonst habe ich keine weiteren.

Als ich den Bericht über das Bauprogramm der Staatsstrassen gelesen habe, war ich anfänglich ja durchaus positiv überrascht. Einleitend stehen da schöne Worte wie beispielsweise, dass die Förderung von Fuss- und Veloverkehr in dichtbesiedelten Räumen wichtige Ziele der Strasseninfrastrukturplanung bleiben werden. Und auch der Bezug zum Gesamtverkehrskonzept stimmte positiv, denn unter den wichtigsten planerischen Grundsätzen steht folgender Satz, ich zitiere: «Für den motorisierten Individualverkehr wird ein ausreichendes Angebot sichergestellt, während der Velo- und Fussverkehr stärker gefördert werden.» Nun ja, die Ernüchterung folgte sogleich bei der Betrachtung des Mittel- und Langfristprogramms. Zum einen ist da die Velobahn Limmattal, die schon erwähnt wurde: Das Limmattal ist einer der Abschnitte mit dem grössten Potenzial und der grössten Nachfrage. Dementsprechend soll dort eine sogenannte Velobahn erstellt werden, das heisst, Velos erhalten eigene Trasses. Und spannend ist ja, dass die Volkswirtschaftsdirektion genau für diese Velobahn, für diesen Abschnitt eine Kosten-Nutzen-Analyse gemacht hat. Ergebnis: Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist selbst dann noch positiv, wenn kein einziger Autofahrer und keine einzige ÖV-Nutzende zusätzlich auf das Velo umsteigen will. Die Vorteile, wie Zeitgewinn, Bündelung des Veloverkehrs und weniger Unfälle, fallen nämlich selbst dann stark positiv ins Gewicht. Und zum anderen ist da noch die Radschwachstelle in Aesch. Mit der Behebung dieser Schwachstelle wird gemäss Bauprogramm die Verkehrssicherheit für Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert.

Warum nehme ich Bezug auf diese beiden Beispiele? Für beide Projekte schreibt die Regierung: «Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025 bis 2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026 bis 2029 hin überprüft.» Und ja, in diesem Stil geht es weiter, wenn wir uns die Bauprojekte und Realisierungen anschauen. Radweglückenschliessungen von sage und

schreibe zwei respektive vier Kilometern werden aufgrund der Investitionsangst des bürgerlich dominierten Regierungsrates auf die lange Bank geschoben. Und hier gehe ich auch einig mit meinem Kollegen Walter Honegger, der den Regierungsrat als überfordert bezeichnet hat. Denn dieser fehlende Investitionswille geht nicht nur zulasten der Bewältigung der Klimakrise, nein, er geht auch insbesondere zulasten der Sicherheit der velofahrenden und zu Fuss gehenden Bevölkerung, also schlussendlich praktisch aller Menschen im Kanton Zürich. Und gleichzeitig ist diese Untätigkeit des Regierungsrates auch aus volkswirtschaftlicher Sicht verheerend, denn jeder Franken, der in die Velobahn Limmattal investiert wird, bringt einen Nutzen von mindestens 6 Franken.

Also lassen Sie den Worten im Gesamtverkehrskonzept auch Taten folgen und verfolgen Sie die angestrebten Ziele im Velo- und Fussverkehr mit einer gewissen Ernsthaftigkeit. Alles andere ist eine Missachtung des mehrfach geäusserten Willens der Bevölkerung nach einer besseren Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Meine Interessenbindung: Ich wohne im Bezirk Dielsdorf.

Bereits im Jahr 2007 hat man als Umsetzung der Rothenturm-Initiative (*Volksinitiative zum Schutz der Moore*) eine Umfahrungsstrasse für das Neeracherried eingetragen. Die Strasse betreffend Neeracherried ist also seit 2007 im kantonalen Richtplan festgelegt und wurde damals von einer grossen Mehrheit des Kantonsrates befürwortet. Das ist doch schon sehr lange her. Nun lesen wir im vorliegenden Bericht des Regierungsrates, ich zitiere: «Das Vorprojekt zur Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet Neeracherried soll 2027 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt werden. Das weitere Vorgehen soll dann auf den KEF 2026 bis 2029 überprüft werden.» Was schon sehr lange dauert, wird nun also noch länger dauern.

Generell zum Strassenfonds erlaube ich mir da eine Bemerkung: Noch im Jahr 2003 lag der Fondsbestand bei gerade mal 19,3 Millionen Franken. Das habe ich hier schwarz auf weiss, nämlich im KEF 2005. Damals hat keine Parlamentarierin oder kein Parlamentarier und schon gar keine Regierungsrätin darüber gesprochen, dass der Fonds überschuldet sei. Erst mit dem momentanen Fondsbestand von fast 1,8 Milliarden Franken kommt man auf eine so seltsame Idee. Apropos Überschuldung: Wenn man etwas dauernd wiederholt, wird es dadurch nicht richtiger. Der Strassenfonds ist ein Fonds im Eigenkapital und zweckgebunden. Der Zweck ergibt sich aus Paragraph 28 des Strassengesetzes, das kann man dort nachlesen. Wir haben also ein zweckgebundenes Polster von 1,8 Milliarden Franken, und das reicht, um

etwas Sinnvolles damit anzustellen. Eine sehr sinnvolle Aufgabe ist die Realisierung der Umfahrung Höri und die Entlastung Neeracherried. Beim Anlass der Bauern der IG Nord in Niederglatt im April dieses Jahres bekam man den Eindruck, dass die Projektierung alle paar Jahre wieder bei null beginnt. Das kann man höchstens als kreative Vernichtung von Strassenfondsgeld bezeichnen, effizient ist das nicht. Den gleichen Eindruck bekommt man auch bei der Planung für das Gebiet Regensdorf Nord, wo die Hochhäuser wie die Pilze nach einem warmen Sommerregen aus dem Boden wachsen. Die neue Zentrumszone ist mit einer Fläche von 21 Hektaren eines der grössten Entwicklungsgebiete im Kanton Zürich und bietet Platz für mindestens 6500 Einwohnerinnen und Einwohner, Gewerbeflächen und Arbeitsplätze. 800 neue Wohnungen entstehen beim Bahnhof. In Regensdorf entsteht dringend benötigter Wohnraum. 2024 ging die Bautätigkeit weiter. Im «Zürcher Unterländer» vom 4. Januar 2024 konnten wir lesen, dass man 2025 mit mehreren hundert Wohnungen rechnen, die zur Erstvermietung ausgeschrieben werden. Hier wird vorbildlich für das Wohnen ohne Auto gebaut, unverständlich ist deshalb, wieso der Regierungsrat den vereinbarten Busbahnhof und die Velomassnahmen infolge tiefer Priorisierung nicht in den KEF aufgenommen hat. Auch hier hat man den Eindruck, dass es an der Planung oder am Willen hapert. In Regensdorf wird man sehr bald merken, dass der Kanton die dringlichen Aufgaben für Infrastruktur nicht realisiert und auf die lange Bank schiebt. Wenn Sie also den Busbahnhof und die Velomassnahmen nun erst noch überprüfen möchten, unterstreichen Sie, dass auch hier wieder einmal mehr bei null angefangen werden soll.

Der Eindruck, den die Regierung hier hinterlässt, ist nicht der beste. Unseres Erachtens sollen diese beiden Projekte im Bezirk Dielsdorf so rasch als möglich realisiert werden – für die Natur und für die Menschen. Hier scheint mir das folgende Zitat passend: ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Meine Interessenbindung: Ich wohne im Bezirk Dietikon und bin im Vorstand von Pro Velo Zürich.

Vor sechs Jahren hat die Volkswirtschaftsdirektion zur Kosten-Nutzen-Analyse der Veloschnellroute Limmattal Folgendes geschrieben, ich zitiere: «Je voller Strassen, Züge, Busse, Trams werden, umso mehr Pendler entdecken das Velo als attraktive Alternative. Die Velo-Vorteile sind offensichtlich: Das Velo ist ein praktisches, zuverlässiges, vielseitiges und zudem umweltfreundliches Verkehrsmittel, kein Wunder, dass es sich seit seiner Erfindung vor über 200 Jahren wachsender Beliebtheit erfreut. Verglichen mit Autos oder dem öffentlichen Verkehr benötigt das Velo relativ wenig Platz. Trotzdem erreicht es gerade auch im Stadtverkehr und bei angemessener Infrastruktur attraktive Durchschnittsgeschwindigkeiten. Velos verursachen

keine Schadstoffe und machen keinen Lärm. Sie sind in Anschaffung und Unterhalt günstig und können von beinahe jedermann genutzt werden, und das erst noch mit einem positiven Effekt auf die Gesundheit. Deshalb fördert der Kanton Zürich das Velo als Verkehrsmittel im Alltag.» Die Kosten-Nutzen-Analyse zur Veloschnellroute Limmattal zeigt denn auch ein eindeutiges Ergebnis, wir haben es bereits gehört: Sogar im schlechtesten Szenario ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis selbst dann noch positiv, wenn kein einziger Pendler auf das Velo umsteigt. Über alle Szenarien gesehen, steht jedem investierten Franken ein 26- bis 27-mal höherer Nutzen gegenüber. Der monetäre Gesamtnutzen liegt, über 40 Jahre betrachtet, zwischen 160 und 900 Millionen Franken.

Ja, wir haben schon lange auf diesen und weitere Velowege gewartet und ich wünsche mir, dass es nun wirklich, wirklich vorwärtsgeht. Aufschieben solcher Velo-Projekte, auch beispielsweise das in Aesch, ist leider das Gegenteil, ich wünsche mir etwas anderes. Besten Dank.

Daniel Wäfler (SVP, Gossau): Meine Interessenbindung: Ich bin aus dem Bezirk Hinwil aus der Nähe von Grüningen. Dort haben wir ja ein Projekt, das sämtliche Voraussetzungen erfüllt: Förderung des Individualverkehrs, wir haben dort auch eine wichtige Route des ÖV durch das alte Städtchen und Velofahrer und Fussgänger. Natürlich, aus der Region hätten wir es sehr gerne, wenn das Projekt schon im KEF 2025 bis 2028 drin gewesen wäre, und wir bedauern, dass es jetzt verschoben wird. Ich möchte einfach hier die Zeit nutzen, um darauf hinzuweisen, dass der Damm vor dem Städtchen nicht in einen guten Zustand ist und dass wir, wenn diese Verkehrsachse einmal unterbrochen werden muss, wirklich ein ernsthaftes Problem haben für alle Verkehrsträger. Und es wäre doch sehr im Interesse, wenn es dann in der nächsten KEF-Periode drin wäre und wir diesen Verkehrsträger zeitgemäss ausbauen, die wertvolle historische Bausubstanz entlasten und als Zeitzeuge für die Zukunft erhalten, aber auch die Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer dort im Städtchen verbessern können. Vielen Dank, wenn das in die Regierung mitgenommen wird.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Die strategischen Grundlagen für eine Modernisierung des Verkehrs sind gelegt. Wir haben ein Gesamtverkehrskonzept, das die Verlagerung des Verkehrs verlangt. Wir haben mit DiNaMo ein Instrument, das die Digitalisierung im Verkehr und eine nachhaltige Mobilität fördern soll. Wir haben Standards für Veloverkehr und wir haben einen Velonetzplan, der vorliegt. Trotzdem atmet der Strassenbau immer noch den Groove der 70er-Jahre. Die Bürgerlichen senken die Steuern und dadurch müssen wir im Verkehr viele Projekte zurückstellen. Und was

macht der Regierungsrat? Er stellt genau die umweltfreundlichen Projekte zurück und die Projekte, welche die Natur fördern würden.

Eine Verlagerung des Verkehrs ist zentral und zeitnah zu realisieren. Wir müssen mit der Dekarbonisierung im Verkehr endlich vorwärtskommen. Im Gebäudebereich haben wir Schub aufgenommen, aber im Verkehr passiert noch gar nichts. Wenn wir die Klimakrise meistern wollen, müssen wir das auch im Verkehr tun. Wenn der Kanton sparen muss, dann soll er dies bei völlig überdimensionierten Strassenprojekten, wie der Umfahrung Eglisau, tun. Dort werden Gelder verschleudert und in Planungsleichen verwandelt, welche gegen übergeordnete Schutzbestimmungen verstossen. Die Bevölkerung wird bei der Abstimmung am kommenden Sonntag (*eidgenössische Volksabstimmung über den Ausbau der Nationalstrassen*) – davon bin ich überzeugt – aufzeigen, dass sie keine überdimensionierten Lösungen aus Beton mehr haben will.

Wir hoffen, dass der Regierungsrat ebenfalls zu einem Umdenken kommt und aus der Zeit gefallene Projekte, wie die Umfahrung Eglisau oder eben auch Grünigen, nicht mehr weiterbearbeitet wird. Besten Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Ich möchte etwas zum Votum von Benjamin Walder sagen. Ich fand das fast ein bisschen frech, wenn ich das so sagen darf, wenn man der Regierung Arbeitsverweigerung vorwirft, wenn die Regierung den Auftrag hat zu priorisieren und der Regierungsrat es macht und man dann hier von jedem lokalen Vertreter und von jedem Lobby-Vertreter hört, welches Projekt und welches Objekt jetzt eben genau so wichtig ist, dass man es trotzdem stärker priorisieren muss. Wenn man genau so weitermacht, dann kommt man einfach nicht weit. Oder dann wird gar nichts mehr realisiert, wenn man sich gegenseitig ausspielt. Unserer Einschätzung nach – der Einschätzung der FDP nach – wird jeder Verkehrsträger gleichermassen gekürzt in seinem Wunschprogramm, sei es das Velo, sei es der Autoverkehr oder der ÖV, jedes Projekt kommt unter die Prüfung. Und bitte, es kommt mir fast wie eine vorgezogene Budgetdebatte vor, wir haben wahrscheinlich erst einen Vorgeschmack. So kommen wir einfach nicht weiter. Vor allem an die linke Seite: Ich habe das Gefühl, dass von der Grünen Fraktion jetzt fast jeder gesprochen hat, und jedes Projekt wurde thematisiert. Der Regierungsrat hat seinen Auftrag erfüllt und priorisiert. Wir sind damit nicht einverstanden, auch wir sind nicht ganz glücklich damit. Aber wenn wir sparen müssen, dann müssten wir sparen. Besten Dank.

Beat Bloch (CSP, Zürich): Ich habe eine Frage an Sonja Rueff-Frenkel: Wer hat denn dem Regierungsrat einen solchen Auftrag gegeben? Es ist mir kein

Beschluss des Kantonsrates bekannt, die Investitionen zu kürzen und eine Priorisierung festzulegen. Ich bin gespannt auf Ihre Antwort.

Ratspräsident Jürg Sulser: Frau Rueff, Sie wurden angesprochen, möchten Sie eine Antwort geben?

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Ich überlasse die Antwort dem Regierungsrat (*Heiterkeit*).

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt): Zu meiner Interessenbindung: Ich bin Gemeindepräsident in Niederglatt und meine Gemeinde ist, neben den Gemeinden Neerach und Höri, vom Projekt Neeracherried betroffen. Und selbstverständlich wäre es im Interesse der Gemeinde Niederglatt und auch von diversen Grundeigentümern, wenn in dieser Frage bald einmal Klarheit bestehen würde. Es ist mir aber auch wichtig, hier die einen oder anderen Voten etwas zu berichtigen. Im Fall des Neeracherrieds darf ich als Gemeindepräsident rückblendend feststellen, dass der ganze Planungsprozess, solange er in der Obhut der Volkswirtschaftsdirektion war, vorangeschritten ist, zügig vorangeschritten ist und Entscheide herbeigeführt wurden. Dann wurde das Projekt in die Baudirektion überführt, in die Baudirektion mit dem grünen Vorsteher (*Regierungsrat Martin Neukom*). Und seither stellen wir fest, dass das Projekt aufgebläht wird, aufgebläht wird, aufgebläht wird. Es entsteht der Eindruck, dass sich die Ämter in der Baudirektion da und dort etwas gegenseitig im Weg stehen und dass insbesondere auch sehr viele grüne Interessen nun auf dem Tisch liegen. Es geht um PPF-Flächen (*Prioritäre Potenzialflächen für Feuchtgebiete*), es geht um eine neue Schutzverordnung über das Moor. Und infolgedessen hat die Baudirektion bereits im Sommer entschieden, diese Planungsschritte für die Umfahrung nach hinten zu schieben, um eine seriöse Gesamtschau vorzunehmen. Also es ist nicht primär dem Sparwillen der Regierung geschuldet und es ist schon erst recht nicht der Volkswirtschaftsdirektion geschuldet, dass nun dieses Projekt nach hinten geschoben wird. Das scheint mir noch wichtig, hier darzulegen.

Und etwas schmunzeln musste ich dann noch beim Votum von dir, Jonas Erni, du kannst mir das gerne in der Pause erklären, welche sozialen Vorteile du bei diesem Projekt siehst. Die ökologischen Vorteile, die sehe ich, da stehe ich auch dazu. Aber die sozialen Vorteile, die habe ich noch nicht verstanden, obschon ich relativ dossierfest bin in diesem Thema Neeracherried. Ich bin dankbar, wenn du mir deine Argumente zukommen lassen kannst, dann kann ich das dann meiner Bevölkerung, allenfalls auch den Anrainern noch etwas besser erklären. Danke schön.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Alle Jahre wieder kommt das Strassenbauprogramm. Doch in diesem Fall, in diesem Jahr, muss ich sagen, ist es tatsächlich etwas anders als in den vergangenen Jahren. Und der Grund dafür liegt in der angespannten finanziellen Lage, Sie haben das diskutiert. Und zum ersten Mal haben Sie in diesem Strassenbauprogramm lesen können, ich zitiere: «Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025 bis 2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026 bis 2029 hin überprüft.» Und Sie lesen diesen Text, den ich zitiert habe, bei den Strassen, Sie lesen ihn bei den Velowegen, Sie lesen ihn bei den Uferwegen, bei den Wildtierkorridoren, Sie lesen ihn überall. Und zum ersten Mal haben wir Ihnen auch in Kapitel 5 eine Übersicht über die Entwicklung des Strassenfonds zusammengestellt. Und ich muss Ihnen sagen, das macht mir Sorgen, das sieht nicht gut aus. Und da fragt man natürlich, was die Gründe sind; die Frage wurde ja hier in der Debatte auch gestellt, was sind die Gründe dafür? Zum einen wurden in den letzten Jahren mit Ausnahme der Umfahrung Obfelden/Ottenbach sehr wenige Grossprojekte im Kanton Zürich realisiert. Wir haben einige geplant, Herr Kantonsrat Schmid hat eines erwähnt, aber auch andere, aber realisiert haben wir wenig. Und das hat die Verschuldung des Strassenfonds gegenüber der allgemeinen Staatskasse auch reduzieren können. Und dann ist etwas passiert: Mit der Umsetzung der PI Brunner (*KR-Nr. 321/2013 von Altkantonsrat Robert Brunner*) hat sich das Blatt nämlich deutlich gewendet. Seit 2023 wird jährlich der Betrag von rund 72 Millionen Franken an die Gemeinden für den Unterhalt ihrer Gemeindestrassen ausgeschüttet. Herr Kantonsrat Jonas Erni, wenn Sie jetzt den Seeuferweg beklagen, Sie waren doch dabei bei dieser Schröpfung der Strassenfonds, Sie waren dabei. Oder Herr Kantonsrat Schweizer, wenn Sie beklagen, es würde mit dem Neeracherried, übrigens ein Strassenprojekt, nicht mehr weitergehen, Sie waren doch dabei. Und wie kann man dann einfach davon ausgehen, dass man weniger Mittel im Strassenfonds hat, aber dass es weitergeht wie bis anhin? Und dass der Regierungsrat deshalb priorisieren musste, das habe ich schon nach der Abstimmung über die PI Brunner gesagt. Ich habe gesagt, wir werden weniger Mittel haben, das wird auch zu einer Priorisierung führen. Ja, das führt dazu, dass gewisse Projekte derzeit finanziell nicht gesichert sind. Und glauben Sie mir, ich finde das auch nicht wirklich schön, denn ich bin ja eigentlich auch dafür bekannt, dass ich gerne plane. Und ich realisiere auch gerne Projekte, Infrastrukturprojekte. Sie sind ja auch volkswirtschaftlich gut, weil sie Arbeitsplätze generieren. Also mir macht das auch nicht Freude, aber es ist halt nun einfach notwendig. Ich möchte aber auch betonen, dass der Regierungsrat klar gesagt hat, dass er die Projekte nicht gestoppt hat. Also wer jetzt meint, der Kanton würde

wegen dieser Priorisierungsentscheid quasi untergehen, die Natur würde untergehen, der erkennt einfach, dass der Regierungsrat keine Projekte gestoppt hat. Es ist mir aber schon auch klar und das ist auch dem Regierungsrat klar, dass wir in der nächsten Priorisierung, die wir vornehmen müssen – das müssen wir tun –, den einen oder anderen Entscheid fällen müssen, aber den haben wir heute und derzeit noch nicht gefällt. Und es ist mir auch wichtig zu betonen, dass wir in den letzten Jahren 1,4 Milliarden Schweizer Franken jedes Jahr in die Infrastrukturprojekte investiert haben, also auch mit diesem Budget und KEF wird nicht weniger investiert. Das hätte Ihnen jetzt der Finanzdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*) gesagt, jetzt habe ich es gemacht.

Deshalb mein Appell ganz zum Schluss: Ich bitte Sie, den Strassenfonds vor weiteren Belastungen wirklich zu verschonen. Und ich bitte Sie, den Strassenfonds vor weiteren Belastungen zu verschonen, und zwar wegen der Realisierung von Projekten, die wir wollen, sei es auf der Strasse, seien es Velowege, seien es Uferwege, seien es Wildtierüberführungen, die wir nicht gefährden wollen. Und in diesem Sinne danke ich Ihnen für die engagierte Kenntnisnahme.

Ratspräsident Jürg Sulser: Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2025 bis 2027 zur Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Keine Kostenbeteiligung für Gemeinden bei Uferwegen

Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 9. Juli 2024

KR-Nr. 196a/2019

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Mit einer gewissen Regelmässigkeit kommt das Thema des Uferwegs in den Kantonsrat, sei es in Form von Postulaten oder Volksinitiativen. In diesen erweiterten Themenbereich der Begehbarkeit und Nutzung von Seeufern bei Fliessgewässern reiht sich auch die parlamentarische Initiative von Jonas Erni und Mitunterzeichnenden ein. Sie war im Juni 2019 eingereicht und im Oktober 2022 vorläufig unterstützt worden. Das Ziel der parlamentarischen Initiative war eine Änderung des Strassengesetzes. Mit der ersatzlosen Streichung von Paragraf 28b Absatz 2 und 3 sollte

die finanzielle Beteiligung der Gemeinden für die Erstellung von Uferwegen entfallen.

Auch dies ist ein Geschäft, dessen Beratung in der Kommission für Planung und Bau bereits in der letzten Legislatur aufgenommen worden war. Allerdings war die Beratung zwischen November 2022 und März 2024, auf einen Entscheid der Kommission hin, für fast zwei Jahre unterbrochen; dies, weil es zwischen der PI und der Volksinitiative für öffentliche Uferwege mit ökologischer Aufwertung (*Vorlage 5848*) inhaltliche Übereinstimmungen gab. Pro memoria: Der Kantonsrat hat die Volksinitiative vor etwas mehr als einem Jahr abgelehnt und war damit dem Antrag des Regierungsrates gefolgt. Über die Volksinitiative befanden die Zürcher Stimmberechtigten im Frühling 2024, sie wurde mit 64 Prozent abgelehnt. Im Anschluss an diesen Entscheid nahm die KPB die Beratung der parlamentarischen Initiative Erni wieder auf. Insgesamt hat die KPB die PI an 13 Sitzungen beraten, wovon neun in die letzte Legislatur fielen. Damals konnte der Erstinitiant an der ersten Sitzung der KPB im März 2021 zu diesem Thema sein Recht auf Anhörung wahrnehmen und sein Anliegen begründen. Im Juni 2021 fällte die KPB einen vorbehaltenen Beschluss und lehnte die PI knapp mit 8 zu 7 Stimmen ab. Sie überwies sie an den Regierungsrat für eine Stellungnahme, welche im Dezember 2021 eintraf. Diese Stellungnahme ist integraler Bestandteil des Berichtes der KPB zur PI.

Im Frühjahr 2022 hat die KPB die Beratung der PI fortgesetzt, um sie mit Beschluss dann im November 2022 im Hinblick auf die Abstimmung der Volksinitiative zu sistieren. Im Anschluss an die Volksabstimmung vom März 2024 hat die KPB die Beratungen wiederaufgenommen und die PI an vier weiteren Sitzungen beraten. Eine weitere Schlaufe musste gemacht werden, da ein Antrag auftauchte, der vor der Sistierung nicht beraten worden war. An dieser Stelle sei namens der KPB den Mitarbeitenden der Verwaltung und Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh herzlich für die Beantwortung aller Fragen, den Austausch und das Bereitstellen von zusätzlichen Unterlagen auf Wunsch der KPB und auf Bestellung der KPB gedankt. Dazu gehören ein Rechtsgutachten und eine Studie oder ein Bericht zu den Kostenfolgen für den Kanton bei der Annahme der PI. Ich erwähne die Historie dieser PI hier in aller Ausführlichkeit, um Ihnen darzulegen, dass sie bereits eine bewegte Geschichte hinter sich hat, und um auch nochmals auf die Verfahrenshaken, welche in der Beratung schon geschlagen worden sind, hinzuweisen.

Doch nun noch zum Inhalt: Mit der Änderung des Strassengesetzes wollen Jonas Erni und Mitunterzeichnende erreichen, dass die gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung von Gemeinden in Höhe von 20 Prozent an den Kos-

ten an Uferwegen wegfällt. Sie begründen ihr Begehren damit, dass das jährliche Budget von 6 Millionen Franken seitens Kanton für die Erstellung von Uferwegen nur zögerlich ausgeschöpft wird. Einen Hindernisgrund dafür sehen sie in der Kostenbeteiligung der Gemeinden. Es sei problematisch in diesem Zusammenhang, dass für die Kostenbeteiligung jeweils ein Gemeindebeschluss eingeholt werden müsse. Ebenfalls sind sie der Meinung, dass Seeuferwege als Spezialfall der Wanderwege anzusehen sind, für welche der Kanton aufzukommen hat und die wie Staatsstrassen der ganzen Kantonsbevölkerung zugutekämen. Im Folgenden fasse ich die Diskussionspunkte der KPB themenweise zusammen:

Bereits der erste Punkt, die Frage, ob es sich bei den Kosten für die Gemeinden um gebundene oder eben neue Kosten handelt, hat in der KPB zu fundamentalen Diskussionen geführt. Für die Initianten war dies entscheidend, denn sie führten, wie erwähnt, die Verzögerung bei der Realisierung von Uferwegen darauf zurück, dass die Kostenbeteiligung einen kommunalen Entscheid bedinge. Dieser wäre aber nur dann einzuholen, wenn es sich um neue Ausgaben handeln würde. Im Laufe der Beratungen wurde klar, dass es sich um einen umstrittenen Punkt handelt, der durch ein Rechtsgutachten geklärt werden muss. Das von der Volkswirtschaftsdirektion in Auftrag gegebene Gutachten kam zum Schluss, dass die Kostenbeteiligung als gebundene Ausgabe zu qualifizieren ist. Die Kostenbeteiligungen lägen damit in der Kompetenz der Gemeindeexekutive. Im Zusammenhang mit den gebundenen Kosten qualifizierte das Gutachten auch die Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden. So stünden diesen starke Mitwirkungsmöglichkeiten zu, wobei diese nicht über den Finanzierungsentscheid, sondern über die Mitwirkung bei der Ausgestaltung von Projekten erfolge. Um das Mitwirkungsrecht der Gemeinden zu stärken, hatte die Mitte noch 2022 einen Antrag eingereicht, welcher allerdings erst nach der Wiederaufnahme der Beratungen im Frühsommer 2024 diskutiert wurde. Er wurde indes zurückgezogen, nachdem klar wurde, dass der Bau von Uferwegen so oder so in enger Absprache mit den Gemeinden erfolgt.

Auch die Frage allfälliger Mehrkosten, die eine Annahme der PI für den Kanton zur Folge hätte, wurde kontrovers diskutiert. Die Meinungen dazu gingen weit auseinander. Um Gewissheit in dieser Frage zu erhalten, gab die KPB bei der Volkswirtschaftsdirektion daher eine Abklärung dieser Frage in Auftrag. Das Amt für Mobilität beziffert in dem Bericht vom 10. November 2022 die Mehrkosten zulasten des Kantons für projektierte Uferwege – das ist auch der Zürichseeweg oder der Fil Bleu (*Gesamtkonzept zur nachhaltigen Aufwertung der Glatt*) – auf insgesamt 105 Millionen Franken plus/minus 30 Prozent, wobei gleichzeitig auch mehrere Faktoren aufgezählt wur-

den, welche diese Prognose nach unten korrigieren könnten. Ganz grundsätzlich seien infolge mangelnder Rechtspraxis wenig robuste Aussagen über die Kostenfolge beim Landerwerb von Grundstücken mit Anlagekonzession möglich. Überdies könnten die Kosten für die in Paragraph 28b Strassengesetz genannten Kriterien nur im Rahmen von konkreten Projekten berechnet werden.

Die Mehrheit der KPB, bestehend aus SVP, FDP und der Mitte, hat sich der Meinung der Regierung – ich verweise nochmals auf den integralen Bericht – angeschlossen und verweist darauf, dass die Bestimmungen zu Paragraph 28b Strassengesetz in Absatz 2 und 3 als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Zürichsee für alli» (*Vorlage 4794*) formuliert worden sind. Demnach sollten sich die Gemeinden im Verhältnis zum Mehrwert an Kosten von Uferwegen beteiligen; der Mehrwert wurde bei 20 Prozent pauschaliert. Als Kriterium für einen effektiven Mehrwert sei in litera b von Paragraph 28b Strassengesetz beispielsweise der hohe Erholungswert erwähnt.

Die KPB-Mehrheit argumentiert damit, dass Uferwege vor allem der lokalen Bevölkerung zugutekommen, dass dank eines verbesserten Zugangs zum See oder Fluss primär diese einen effektiven Mehrnutzen hat, sodass dieser folgerichtig auch durch die lokale Bevölkerung abgegolten werden soll. In der Ablehnung der Volksinitiative für öffentliche Seeuferwege mit ökologischer Aufwertung im Frühling 2024 sieht sich die Mehrheit in dieser Haltung bestätigt. Die Frage der Kostenbeteiligung der Gemeinden sei Bestandteil der Initiative gewesen und der Volkswille müsse auch in dieser Hinsicht respektiert werden. Aus ihrer Sicht ist damit das Mitspracherecht der Gemeinden gesichert. Weiter bewertet die KPB-Mehrheit die Auswirkungen auf die Kantonsfinanzen als sehr negativ, wenn die Kostenbeteiligung der Gemeinden wegfallen würde.

Eine Kommissionsminderheit aus SP, Grünen und GLP hingegen möchte weiter an der PI festhalten und hat einen entsprechenden Minderheitsantrag gestellt. Nach wie vor bemängelt sie, dass die Realisierung von Uferwegen nur schleppend voranschreitet, noch nicht einmal das jährlich dafür vorgesehene Budget von 6 Millionen Franken werde ausgeschöpft. Und es brauche eine effektive Entlastung der Gemeinden, denn nur so könne auch der Kanton tatsächlich von den bereitgestellten Mitteln Gebrauch machen. Und die Gemeinden würden eben nur dann entlastet, wenn die Kostenbeteiligung ganz gestrichen werde. Aus Sicht der KPB-Minderheit ist zudem klar, dass Uferwege für die ganze Bevölkerung im Kanton einen Mehrwert darstellen und daher eine Finanzierung aus Kantonsmitteln allein gerechtfertigt sei. Sie sieht in den Uferwegen einen Spezialfall von Wanderwegen, und da der Kanton für Wanderwege aufzukommen habe, gebe es keinen Grund, weshalb

dies nicht auf für Uferwege gelten sollte. Die Minderheit will der parlamentarischen Initiative zustimmen, damit diese der KPB zur direkten Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfs zugewiesen wird. (*Der Ratspräsident unterbricht die Votantin.*)

Ratspräsident Jürg Sulser: Frau Franzen, kommen Sie zum Schluss!

Barbara Franzen fährt fort: Ja. Namens der KPB-Mehrheit mit 8 zu 7 Stimmen beantrage ich Ihnen, die PI abzulehnen.

Minderheitsantrag Jonas Erni, Nathalie Aeschbacher, Theres Agosti Monn, Andrew Katumba, Thomas Schweizer, Wilma Willi, Thomas Wirth: *Der parlamentarischen Initiative Kr.-Nr. 196/2019 wird zugestimmt. Sie wird an die Kommission für Planung und Bau zur Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfs zurückgewiesen.*

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Einmal mehr sprechen wir heute über die vorliegende parlamentarische Initiative, die ich vor fünf Jahren eingereicht habe und über die wir heute zum ersten Mal hier im Rat inhaltlich befinden, auch wenn es sich nur um eine erste Lesung handelt. Ja, liebe Volksvertreterinnen und Volksvertreter, diese Initiative zielt darauf ab, die Finanzierung der Uferwege entlang unserer Zürcher Gewässer neu zu ordnen, und zwar im Sinne der Rechtsgleichheit, ein Thema, das nicht nur von ökonomischer, sondern auch von ökologischer und sozialer Bedeutung ist.

Der Kern der Initiative ist klar: Der Kanton soll die gesamten Kosten für den Bau und die Instandsetzung der Uferwege übernehmen, anstatt diese Last auf die Gemeinden abzuwälzen. Warum? Weil Uferwege nicht nur für einzelne Gemeinden, sondern für die gesamte Bevölkerung des Kantons von Nutzen sind. Sie sind ein Gemeingut, das zur Lebensqualität im ganzen Kanton beiträgt.

Und der Nutzen von Uferwegen ist vielfältig: Zunächst einmal bieten sie der Bevölkerung wertvolle Erholungsräume. In einer Zeit, in der wir den Druck des Alltags immer mehr spüren, sind leicht zugängliche Naturräume von unschätzbarem Wert. Uferwege entlang unserer Seen und Flüsse ermöglichen es den Menschen, sich zu entspannen, zu wandern, Rad zu fahren oder einfach nur die Natur zu geniessen. Dies steigert das Wohlbefinden der Bevölkerung, stärkt das Gemeinschaftsgefühl und fördert eine gesunde Lebensweise.

Darüber hinaus haben Uferwege einen wichtigen ökologischen Nutzen. Sie tragen zur Renaturierung und ökologischen Aufwertung unserer Uferzonen bei. Flachwasserzonen, die in Verbindung mit diesen Wegen geschaffen

werden, bieten wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Die Erhaltung und Förderung der Biodiversität ist eine der drängendsten Aufgaben unserer Zeit, und gerade solche Uferwege können hier einen wichtigen Beitrag leisten.

Doch damit dieser Mehrwert für Mensch und Natur realisiert werden kann, brauchen wir eine klare, verlässliche Finanzierung. Der sachfremde Gemeindebeitrag soll entsprechend aus dem Gesetz gestrichen werden, denn die betroffenen Gemeinden profitieren nicht allein von den Wegen. Diese Wege sind von überregionaler Bedeutung. Die Menschen kommen nicht nur aus der jeweiligen Gemeinde, sondern aus dem ganzen Kanton und darüber hinaus, um diese Flächen zu nutzen. Es ist daher nur gerecht, dass der Kanton die Kosten übernimmt, wie dies übrigens bei den meisten Strassen und Wanderwegen üblich ist.

Das Argument der gerechten Lastenverteilung ist dabei entscheidend, denn viele Gemeinden sind finanziell oft stark belastet. Sie müssen in verschiedenste Bereiche investieren, sei es in Bildung, Gesundheit oder Infrastruktur. Wenn sie zusätzlich auch noch einen Anteil an die Uferwege finanzieren müssen, könnte das ihre Handlungsspielräume stark einschränken, und das, obwohl die Uferwege weit über die Grenzen der einzelnen Gemeinden hinaus Nutzen stiften.

Mit der vollständigen Übernahme der Kosten durch den Kanton sorgen wir nicht nur für eine gerechte Verteilung der finanziellen Lasten, sondern beschleunigen auch den Bau dieser Uferwege. Bisher gibt es viele Projekte, die durch langwierige Finanzierungsverhandlungen verzögert wurden. Wenn der Kanton klar die Verantwortung übernimmt, können diese Wege zügig und effizienter realisiert werden, und das kommt uns allen zugute. Ein weiterer Punkt ist die langfristige Nachhaltigkeit. Uferwege fördern nicht nur die Erholung und die Naturwerte, sondern sie stärken auch die Widerstandsfähigkeit unserer Landschaften gegenüber dem Klimawandel. Sie sind ein natürlicher Puffer gegen die Auswirkungen von Hochwasser, Wellenschlag und Erosion. Investitionen in diese Infrastrukturen sind somit auch Investitionen in die Sicherheit und den Schutz unserer Lebensräume.

Abschliessend möchte ich betonen, dass es sich bei der vorliegenden parlamentarischen Initiative um ein Anliegen handelt, das weit über die Frage der Finanzierung hinausgeht. Es ist ein Schritt hin zu mehr Gerechtigkeit, zu einer besseren Lebensqualität und zu einem nachhaltigeren Umgang mit unserer Umwelt. Lassen Sie uns diese Chance ergreifen, indem wir die Umsetzung der Initiative heute beschliessen und den Minderheitsantrag unterstützen – für die Gemeinden, für die Menschen im Kanton und für unsere Natur. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg): Ich bin doch sehr irritiert über das Votum von Jonas Erni. Es geht hier nicht um «Seeuferweg – ja oder nein?». Ich glaube, die Zürcher Bevölkerung hat am 3. März 2023 deutlich gesprochen: 64 Prozent der Zürcher Bevölkerung wollen kein Seeuferweg auf Biegen und Brechen. Kein einziger Bezirk im Kanton Zürich hat die Uferinitiative angenommen. Es geht hier rein um einen finanzpolitischer Vorstoss, der eigentlich in der FIKO (*Finanzkommission*) hätte beraten werden müssen und nicht in der KPB.

Und jetzt, wenn wir Ihnen glauben, Jonas Erni, hätten ja insbesondere die Standortgemeinden um den Zürichsee die Uferinitiative annehmen müssen, denn dort haben Sie auch verlangt, dass der Kanton die vollen Kosten trägt. Deshalb für die Initianten: Erlenbach hat mit 71 Prozent die Uferinitiative abgelehnt, Wädenswil mit 65 Prozent, Hombrechtikon mit 72 Prozent. Ich glaube, eine deutlichere Sprache braucht es gar nicht.

Und ganz allgemein: Ich glaube, Seeuferwege – da sind wir uns einig – bedeuten insbesondere für die Standortgemeinde einen Mehrwert. Aber das heisst noch nicht, dass sie auch mitbezahlen muss, denn die Bestimmungen sind wirklich ganz klar im Strassengesetz. Die Gemeinden müssen nur mitbezahlen, 20 Prozent, wenn der Uferweg angrenzend oder im Siedlungsgebiet verläuft und die Erschliessung öffentlicher Betriebe und Anlagen am Gewässer verbessert, also konkret einen Mehrnutzen bringt und – es ist noch nicht fertig – einen hohen Erholungswert aufweist. Diese Voraussetzung muss zuerst bestehen, damit überhaupt mitbezahlt werden muss. Und es ist auch üblich bei anderen Projekten wie Velowegen oder Strassen: Wenn die Gemeinde Spezialwünsche oder einen besonderen Mehrwert hat, dann muss sie mitbezahlen, und das soll auch für Seeuferwege so bleiben. Wir lehnen ab.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Heute wieder einmal Seeuferweg, der Stand heute: Wir haben die gesetzliche Grundlage für die Kostenbeteiligung der Gemeinden und eine grossmehrheitliche Ablehnung einer Volksinitiative, die die Kantonsverfassung ändern wollte. Und dennoch diskutieren wir heute wieder über dieses Thema. In der KPB wurde die PI sistiert, weil wir zuerst die Volksabstimmung abwarten wollten. Wir waren uns vorher nicht einig, nicht im Klaren, wie die Volksabstimmung ausgehen wird, aber es ist ganz klar: Das Verdikt der Bevölkerung ist mehr als eindeutig. Und diese Volksinitiative beinhaltete eben die Kantonsverfassungsänderung von Artikel 146, und zwar, ich zitiere: «Die Finanzierung des Seeuferwegs erfolgt durch den Kanton.» Das heisst, ein Teil der Volksinitiative betraf die Finanzierung des Seeuferwegs. Und Jonas Erni hat vorher ausgeführt, diese PI

wolle die Finanzierung neu ordnen, aber wir haben das schon ... (*Die Votantin bricht ab, weil sich einige Ratsmitglieder im Saal laut miteinander unterhalten.*) Entschuldigung, es ist sehr störend. Könnt ihr bitte draussen reden? Es stört.

Über die restlichen Ausführungen über die Seeuferweg sind wir uns ja einig, über den Mehrwert für die Bevölkerung, die Ökologie, die Aufwertung durch das Seeufer, all das. Aber diese PI will nichts anderes als die Finanzierung ändern und das war Teil der Volksinitiative, die mit über 60 Prozent in allen Seegemeinden abgelehnt wurde, in Wädenswil mit über 65 Prozent. Also ich weiss nicht, was sich die Unterzeichner dieser PI denken, was jetzt plötzlich anders entschieden wird, wenn es nur um die Finanzierung geht. Wenn sogar der Seeuferweg, wo nur ein Teil davon die Finanzierung beinhaltet, mit über 65 Prozent abgelehnt wird, dann erst recht eine Vorlage, bei der es nur um die Finanzierung geht.

Wir von der FDP bleiben dabei: Ein Seeuferweg bringt der lokalen Bevölkerung einen Mehrwert, und das ist der Grund, weshalb sich die Gemeinden mit 20 Prozent beteiligen sollen. Und die Gemeinden haben ein Mitspracherecht. Der Standortgemeinde wird bei der Planung des Wegabschnitts ein Mitentscheidungsrecht eingeräumt. Und gemäss Paragraf 2 des Strassengesetzes werden die Gemeinden angehört, sie haben Möglichkeiten, sich einzubringen. Und auch die Richtplanung, die regionale Richtplanung, all das geschieht immer mit den Gemeinden. Und wenn all das nun nur noch vom Kanton bezahlt werden muss – wir haben es von der Kommissionspräsidentin gehört, wir sprechen über 105 Millionen Franken, und wir haben vorher beim Strassenbauprogramm (*Vorlage 5975*) gehört, das Geld fehlt überall. Wir müssen also einfach sehen: Das ist eine gute Lösung, die wir jetzt mit dem Einbezug der Gemeinden haben. Die Gemeinden bezahlen ihren Anteil und der Kanton zusammen mit der Gemeinde. Es gibt keinen Grund, irgendetwas an dieser Ausgangslage zu ändern. Wir von der FDP werden diese PI weiterhin ablehnen. Besten Dank.

Hanspeter Göldi (SP, Meilen): Ich gebe meine Interessenbindung bekannt für dieses Geschäft: Ich bin Vorstandsmitglied des Vereins «Ja zum Seeuferweg» und Gemeinderat von Meilen.

Ich habe bis jetzt noch kein nachvollziehbares Argument gehört, weshalb beim Uferweg bei der Finanzierung eine Ausnahme gemacht werden soll. Ein Uferweg, der einfach an der Gemeindegrenze endet, macht wenig Sinn. Den Mehrwert hat euch Jonas Erni sehr gut aufgezeigt. Für die Gemeinden gibt es noch zusätzliche Investitionen für einen Mehrwert, sei es in Parkanlagen, sei es in gute Infrastrukturprojekte, die den Seeuferweg aufwerten.

Aber es ist klar, die Grundausrüstung eines Weges, ob Wanderweg oder Seeuferweg, ist Aufgabe des Kantons. Dieser Weg ist ein Mehrwert nicht nur für die Zürcher Bevölkerung, sondern für die Schweizer Bevölkerung, für alle Menschen. Das heisst, man kann dann – ich nenne immer dieses Beispiel – irgendwohin mit dem Zug fahren und dann zurück nach Zürich oder wohin auch immer laufen. Um das geht es, die Grundausrüstung eines Mehrwertes soll der Kanton übernehmen.

Noch zu Sonja Rueff-Frenkel: Sie haben ja schon eine Anfrage (*KR-Nr. 139/2024*) gemacht, in der Hoffnung wahrscheinlich, dass dann der Regierungsrat sagt, man solle den Seeuferweg aus dem Richtplan streichen. Ich zitiere aus der Antwort des Regierungsrates: «In Bezug auf den Seeuferweg sollen hingegen die in den regionalen Richtplänen bezeichneten Lücken oder Schwachstellen gestützt auf die Paragraphen 28b und 28c Strassengesetz geschlossen beziehungsweise behoben werden. Die genaue Linienführung ist bei der Projektierung durch das Tiefbauamt zu definieren und mit der jeweils betroffenen Gemeinde abzustimmen.» Und dies auch ohne Kostenbeteiligung, die Gemeinden werden miteinbezogen. Herzlichen Dank, dass ihr das auch aufnehmt, und ich hoffe, dass ihr der PI zustimmt. Danke.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich kann mich relativ kurzfassen: In Artikel 1 des Strassengesetzes ist geregelt, was unter das Strassengesetz fällt, das sind Strassen, Plätze und Wege, insbesondere eben auch Fuss- und Wanderwege, Reitwege und Velowege. In Artikel 5 ist dabei geregelt, wie es eingeteilt wird, welche Verkehrsinfrastrukturen gemäss Strassengesetz der Gemeinde gehören und welche dem Kanton. Dort wird auf das Planungs- und Baugesetz sowie auf die Verkehrspläne verwiesen. Es ist also ganz klar geregelt, wer dafür zuständig ist, und beim Seeuferweg ist dies der Kanton. In Artikel 6 ist dann geregelt, was die Pflichten sind, die sich damit verbinden, und das ist der Bau oder der Ausbau dieser Verkehrsinfrastrukturen. Es ist also alles geregelt. Es braucht hier keine willkürliche Ausnahme, um irgendwie einen Spezialfall zu kreieren, sondern wir haben eine klare Regelung. Wir haben Verfahren, die, weil sich ja diese kommunalen und kantonalen Infrastrukturen auch immer mal wieder berühren, auch klar sagen, wie es zu handhaben ist, wie es zu planen ist und wie die Kosten aufzuteilen sind, wenn diese Sache kommt. Es braucht hier beim Uferweg keine Ausnahmestimmungen, sondern die bestehenden Verfahren sind geeignet und das Strassengesetz ist abschliessend geregelt. Lehnen Sie also diese willkürliche Ausnahmeregelung ab.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Zu meiner Interessenbekundung: Ich bin im Vorstand des Vereins «Ja zum Seeuferweg».

Auch die Grünen unterstützen die PI. Der Paragraf wurde seinerzeit eingeführt, um zusätzliche Hürden bei der Umsetzung des Seeuferweges einzubauen. Der kommunale Beitrag war eigentlich als Finanz-Veto der Gemeinden gedacht und wurde auch so kommuniziert. Erst mit dem durch die Kommission KPB geforderten und dann durch die Volkswirtschaftsdirektion in Auftrag gegebenen Gutachten, welches von Altbundesrichter Peter Karlen verfasst wurde, wurde Klarheit geschaffen. Auf die Frage, ob es sich für die Gemeinden um eine gebundene Ausgabe handle, hat das Gutachten mit zwei Buchstaben geantwortet: Ja. Für die Juristen, welche sich ja oft mit Wortgewalt um klare Aussagen drücken, ist es eine erstaunliche Klarheit: Ja, die Ausgabe ist für die Gemeinden gebunden, sie muss also ins Budget aufgenommen werden. Ein Vetorecht über die Beteiligung besteht also nicht. Kantonsrätinnen und Kantonsräte, welche zugleich Gemeinderäte sind, müssen also der PI Erni zustimmen, wenn sie die Gemeindefinanzen im Auge haben. Aber bei einigen Gemeinderätinnen und -räten am Zürichsee ist die Ideologie wohl wichtiger und sie stimmen lieber zuungunsten der Gemeindefinanzen, nur um nicht den Seeuferweg-Befürwortern recht geben zu müssen.

Die Gemeinde-Beteiligung ist aber ohnehin ein Unikum und widerspricht der Logik von anderen Strassenbauvorhaben. Bei Kantonsstrassen, Radwegen und auch Wanderwegen wird auch für die Gemeinden ein Mehrwert geschaffen, aber keine Kostenbeteiligung auferlegt, welche pauschal mit 20 Prozent fixiert wird. Eine Kostenbeteiligung gibt es nur dann, wenn die Gemeinde Zusatzinfrastruktur bestellt oder in Auftrag gibt, also Plätze, die nicht Bestandteil des Kantonsprojektes sind. Dieses Vorgehen bleibt bestehen auch mit der PI Erni.

Die systemfremde pauschale Kostenbeteiligung von 20 Prozent muss abgeschafft werden. Auch wir sind für eine vollständige Übernahme aller Kosten nicht nur bei Staatsstrassen und Radwegen, sondern auch bei Seeuferwegen. Daher stimmen Sie der PI zu.

Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch): Kurzer Rückblick: Diese parlamentarische Initiative fordert, dass Gemeinden sich nicht länger an den Kosten für die Erstellung der Seeuferwege beteiligen müssen, sondern der Kanton gänzlich für diese aufkommt. Die Initiative wurde im Kantonsrat vor ein paar Jahren vorläufig unterstützt, doch die Beratungen in der Kommission wurden aufgrund der Volksinitiative vorübergehend eingestellt. Die Unsicherheit, ob es sich bei der Kostenbeteiligung der Gemeinden um gebundene oder neue Ausgaben handelt, brachte wieder Verzögerung mit sich und wurde dann aber durch ein Rechtsgutachten geklärt, der Regierung sei hier gedankt. Die Präsidentin der KPB hat es vorher erwähnt, es handelt sich um gebundene Ausgaben, sie liegen also in der Obhut der Gemeindeexekutive. Sodann

konnten die Diskussionen in der KPB dieses Jahr wieder aufgenommen werden. Und ja, natürlich vor allem die finanziellen Auswirkungen bei einer Annahme führten zur kontroversen Debatte in der Kommission.

Die Mitte folgt der Kommissionsmehrheit und spricht sich gegen die PI aus, da die Kostenbeteiligung den Gemeinden Mitsprache und Rechtssicherheit bei der Projektgestaltung gibt und die Seeuferwege vor allem der lokalen Bevölkerung zugutekommen. Es scheint daher sinnvoll, dass auch der Besteller die Kosten mitträgt. Für die Mitte ist es dann aber schon sehr wichtig, dass genau diese von mir erwähnte Mitsprache – und die Mitte hätte eigentlich gern ein Mitentscheidungsrecht in Anspruch genommen – bei den einzelnen Projekten in den Gemeinden ausgeprägt wahrgenommen werden kann und nicht nur eine leere Worthülse bleibt. Der Regierungsrat betont in seiner Antwort sodann auch die gesicherte Mitsprache der Gemeinden in der Projektgestaltung und befürwortet somit die aktuelle Rechtsgrundlage, siehe Strassengesetz. Die Mitte teilt diese Auffassung und lehnt die PI ab. Danke für die Aufmerksamkeit.

Tobias Mani (EVP, Wädenswil): Es gibt Adjektive, die man nicht steigern kann, eines davon ist «falsch». Man kann nicht sagen «falsch, falscher, am falschesten»; dies als Vorbemerkung.

Kommen wir zur Kostenbeteiligung der Gemeinden bei Uferwegen, das ist ja eine über zehnjährige Geschichte: Am 1. April 2016 war die Inkraftsetzung der Bestimmungen im Strassengesetz zum Uferwegbau. Ich habe den Antrag des Regierungsrates aus dem Jahre 2012 nochmals angeschaut. Die Kostenbeteiligung ist verunglückt, ist total systemfremd, sie ist falsch. Gleich wie Staatsstrassen sind die Uferwege durch den Kanton zu planen, zu bauen und zu finanzieren. Der entsprechende Anteil der Gemeinden steht daher systematisch quer in der Landschaft. Stellen wir uns das Gleiche bei einer Kantonsstrasse, beispielsweise bei einer Umfahrung, vor: Einen Anteil der Gemeinden zu verlangen, das würde die Gemeinden ja finanziell in den Ruin treiben, auch wenn sie, gleich wie bei den Uferwegen, zugegebenermassen einen Mehrwert davon haben. «Falsch, fälscher»: Ja, der Hintergrund dieser Bestimmung war auch die Vorstellung einzelner Politiker, auch von Gemeindeexekutiven und Bauabteilungen in Gemeinden, dass durch diesen Gemeindeanteil die Gemeinde, sprich, die Gemeindeversammlung oder je nachdem das Gemeindeparlament, entscheidet oder gar ein Urnenentscheid nötig wird, ob ein solcher Weg gebaut wird oder nicht, dass also quasi die Gemeinde darüber entscheiden kann, ob ein Weg durchgehend wird oder nicht. Stellen Sie sich das bei einer Kantonsstrasse vor: Die Gemeinde kann entscheiden, ob die Kantonsstrasse durchgehend wird. Je nachdem hört sie

dann an der Gemeindegrenze auf und die Kantonsstrasse geht dann am anderen Ende der Gemeinde weiter. Ich habe daher wegen dieser Frage 2018 die Anfrage 51/2018 eingereicht und die Frage nach der Gebundenheit gestellt: Das sei doch logisch, diese Ausgaben müssten gebunden sein. Die Regierung antwortete damals: Nein, die sind nicht gebunden. Später – wir haben es gehört – wurde dann die Frage doch noch durch ein Gutachten vertieft angeschaut und dort war dann die Antwort klar: Diese Ausgaben sind gebunden, die Gemeinden müssen zahlen. Sie werden zwar miteinbezogen in der Planung, aber schlussendlich entscheidet der Kanton und die Gemeinden müssen bezahlen. Nur bei den Zusatzwünschen sind sie frei zu entscheiden. Dies ist richtig, aber es hat natürlich auch etwas Unbefriedigendes: Der Kanton entscheidet und die Gemeinde bezahlt, zum Teil auch sehr hohe Beträge, die durchaus auch steuerfussrelevant sein können.

Damit kommen wir zum Superlativ «am falschesten»: Jetzt noch an diesem Konstrukt festzuhalten, jetzt, da klar ist, dass das Ganze systemfremd ist. Jetzt, da klar ist, dass diese Ausgaben gebunden sind, wäre es wirklich mehr als falsch, daran festzuhalten. Das Grundübel ist ja nicht die Tatsache der Gebundenheit, sondern eben dieser systemfremde Gemeindeanteil. Heute haben wir die Gelegenheit, dieses systemfremde Element aus dem Gesetz zu streichen. Da inzwischen allen klar ist, dass es sich für eine Gemeinde um eine gebundene Ausgabe handelt, ist es umso stimmiger. Bei keinem anderen kantonalen Weg, bei keiner kantonalen Strasse gibt es einen solchen Gemeindeanteil. Er gehört abgeschafft.

Im Namen der EVP sind wir für die Zustimmung zu dieser PI.

Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf): Flanieren, spazieren oder wandern entlang von See- und Flussufern ist ganz einfach erholsam, das lässt sich nicht wegdiskutieren, und Gemeinden und Städte sind gut beraten, alles dafür zu tun, dass die Bevölkerung freien Zugang zu den See- und Flussufern hat. Die Stadt Zürich hat dies hervorragend gemeistert. Die breiten Flanierwege dem Zürichsee entlang sind jeweils am Sonntag besonders beliebt. Aber auch die Zugänge zu den Flussufern von Limmat und Sihl werden von Jahr zu Jahr attraktiver und immer beliebter. Vielleicht mögen Sie sich noch an die städtebaulichen Verbrechen erinnern, als die Sihl bis in die 80er-Jahre mit unzähligen Parkhäusern überdeckt war. Diese Zeiten sind glücklicherweise vorbei. Seither schreitet die Renaturierung der Sihl voran und es entstehen von Jahr zu Jahr mehr attraktive Aufenthaltsräume für Menschen an den Ufern der Sihl.

Leider sind nicht alle Gemeinden rund um den Zürichsee so gut unterwegs wie die Stadt Zürich. Wir wissen es, die «Pfnüselküste» (*gemeint ist das linke*

Zürichseeufer) ist bezüglich der Entwicklung der öffentlichen Zugänglichkeit des Zürichseeufers viel weiter als die Goldküste (*rechtes Zürichseeufer*), aber auch an der «Pfnüselküste» ist der Bau des Seeuferwegs mit der Einführung der Kostenbeteiligung von Gemeinden ins Stocken geraten. Tobias Mani hat die Einführung dieser Kostenbeteiligung sehr gut ausgeführt. Uferwegprojekte wurden unnötig verzögert oder gar nicht erst angepackt. Die Gemeinden nutzten die Kostenbeteiligung jeweils teilweise als Vetorecht, um den Seeuferweg nicht vorantreiben zu müssen.

Aus diesem Grund haben die drei Seemänner Jonas Erni, Thomas Wirth und Thomas Forrer vor fünf Jahren die vorliegende parlamentarische Initiative eingereicht, mit der sie die Streichung von entsprechenden Bestimmungen im Strassengesetz verlangten. Weil uns öffentlich zugängliche Uferwege ein grosses Anliegen sind, hat die Alternative Liste die PI von Anfang an unterstützt und 2021 dazu beigetragen, dass sie überwiesen wurde. Die PI hat, obwohl noch nicht abschliessend behandelt, bereits enorm viel bewirkt. Sie hat nämlich zur Klärung der Frage beigetragen, ob es sich bei der im Strassengesetz festgeschriebenen Kostenbeteiligung der Gemeinde um gebundene oder neue Ausgaben handelt. Das von der Volkswirtschaftsdirektion in Auftrag gegebene Gutachten von Altbundesrichter Peter Karlen hat klare Antworten geliefert: Der Bau der in der kantonalen und regionalen Richtplanung festgesetzten Uferwege ist demnach eine kantonale Aufgabe und darum eine gebundene Ausgabe. Die Gemeinden haben gemäss Karlen, auch wenn sie sich an den Kosten der kantonalen Uferwegprojekte teilweise beteiligen müssen, keine erhebliche Entscheidungsfreiheit. Fazit: Die Gemeinden können die Umsetzung des Seeuferwegs künftig nicht mehr ausbremsen, indem sie über die Kostenbeteiligung abstimmen lassen.

Auch wenn die rechtliche Frage nun mit der PI geklärt wurde, wird die Alternative Liste weiterhin an der PI festhalten. Wir wollen keine Türchen offenhalten für findige Seeuferweggegnerinnen und -gegner. Die AL unterstützt darum den Minderheitsantrag Jonas Erni, das heisst also, wir stehen weiterhin hinter der PI. Besten Dank.

Astrid Furrer (FDP, Wädenswil): Die parlamentarische Initiative ist sicher auch stark von der Situation in Wädenswil geprägt. Ich habe da zwei Herzen in meiner Brust beziehungsweise zwei Hüte auf dem Kopf: Der erste ist meine Funktion als Stadträtin von Wädenswil und der andere als Kantonsrätin. Ich rede erst einmal mit meinem Hut als Stadträtin, was ich so zur Mitwirkung der Gemeinden sagen kann: Es sieht dann in der Praxis so aus, dass ich finde, es finde keine Mitwirkung statt. Als wir dem Kanton gesagt haben, «der Gemeindeanteil beim Seeuferweg, diese 18 Millionen Franken für den Steg, der geplant ist, übersteigt unser Budget, den wollen wir eigentlich im

Moment nicht», da hat der Kanton gesagt, «ist uns egal, wir planen, ihr könnt wählen, ob mit oder ohne euch». Das versteht der Kanton unter «Mitwirkung».

Es wurden auch keine Alternativen geprüft. Ich meine, der Steg ist die einzige Möglichkeit, um direkt am Wasser etwas zu machen. Aber man hätte ja auch zum Beispiel einfach die Seestrasse, den Strassenraum attraktiver gestalten können. Das wäre sicher um einiges günstiger geworden, aber diese Variante hat man meines Wissens nie geprüft. Und nun ist halt wirklich die Gebundenheit dieser Ausgaben das Problem. Es ist unverständlich, dass eine Gemeinde gezwungen wird, so eine Ausgabe, die eine reine Wunsch-Investition ist, mitzutragen, ohne dass das Volk oder der Gemeinderat etwas dazu zu sagen hat. Ich kann mir eigentlich nicht vorstellen, dass eine Aufgabe, die wirklich reiner Wunschbedarf ist – und das ist halt der Unterschied zu einer Strasse oder zu Velowegen –, dass das eine gebundene Ausgabe sein kann. Ich habe kein gutes Gefühl bei diesen aufgezwungenen Kosten. Wir sind zum Beispiel stark verschuldet und möchten das Geld eigentlich lieber für Muss-Investitionen nutzen. Wir haben nun dieses Rechtsgutachten, das die Gebundenheit bestätigt, aber ich meine: Sie wissen das, fragen Sie einen zweiten Juristen und Sie werden eine dritte Meinung haben, das ist nun mal so, man kann die Rechtslage sicher auch anders interpretieren.

Nun habe ich aber auch meinen Hut als Kantonsrätin. Im März hatten wir die Abstimmung für einen öffentlichen Seezugang, da wurde der 100-prozentige Kostenanteil gefordert. Das Volk hat zu zwei Dritteln abgelehnt. Es wollte das nicht, trotz dieser Kosten, die der Kanton tragen sollte und nicht mehr die Gemeinden. Also wo bleibt da das demokratische Verständnis? Die PI hätte man aufgrund dieses Volksentscheids eigentlich zurückziehen müssen. Die PI wurde aber aufrechterhalten, weil man halt nicht gerne hat, dass dann der Souverän einer Gemeinde selber entscheiden kann, wie er sein Geld gerne einsetzen will, ob lieber für Schulbauten oder für einen Seeuferweg. Das ist das demokratische Verständnis der Initianten und das kann ich nicht teilen. Wir als Kantonsräte sollten die kantonalen Belange wirklich aus Gesamtsicht anschauen, und so als Wädenswiler Stadträtin müsste ich nun eigentlich sagen: Mit Handkuss nehme ich die PI Erni an, aber als Kantonsrätin muss ich sagen, die Argumente sprechen für sich. Es ist korrekt, wenn die Gemeinden diese 20 Prozent bezahlen müssen, denn tatsächlich wäre für uns dieser Steg eine sehr grosse Aufwertung. Aber als Kantonsrätin muss ich Nein sagen. Besten Dank.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Als Mitunterzeichner dieser parlamentarischen Initiative erlaube ich mir auch noch ein paar Worte. Zunächst aber muss ich schon sagen: Ich bin schon recht erstaunt, Herr Ledergerber, ich

bin sehr erstaunt, dass Sie jedes Mal, wenn es um den Seeuferweg geht, Ihre krasse Interessenbindung in diesem Zusammenhang hier drin nicht zu Wort bringen. Sie sind Präsident des Vereins «FAiR», der sich hauptsächlich zur Aufgabe gemacht hat, die Villenbesitzer in der vordersten Reihe zu schützen und den Seeuferweg zu behindern. Dass Sie das jedes Mal nicht sagen, ist schon sehr erstaunlich, erstaunlich auch Ihre Auslegung des Abstimmungsergebnisses. Ich meine, es ist angesichts dessen – jetzt muss ich nochmals schnell klicken –, was Sie auf der Homepage des Gegnerkomitees zur Uferinitiative sagen, ist Ihre Auslegung des Abstimmungsergebnisses, die Sie gerade vorgenommen haben, einfach nur lächerlich. Sie schreiben nämlich, dass genügend gesetzliche Grundlagen vorhanden seien. Man sollte manchmal Homepages von Initiativkomitees vielleicht vorzeitig löschen, aber bei diesem Initiativkomitee steht immer noch, es seien genügend gesetzliche Grundlagen für den Seeuferweg vorhanden und – ich zitiere: «Man ist der Auffassung, dass der Umgang mit Uferwegen im Kanton Zürich bereits eingehend geregelt ist». Gestützt auf Paragraph 28b des Strassengesetzes stellt der Kantonsrat für die Erstellung der Uferwege entlang der Zürcher Seen und Flüsse gemäss dem kantonalen Richtplan und den regionalen Richtplänen jährlich mindestens 6 Millionen Franken im Budget ein. Mindestens zwei Drittel dieses Betrags sind für den Bau des Uferwegs am Zürichsee einzusetzen.» Das erklären Sie der Stimmbevölkerung, deshalb soll sie Nein stimmen. Und jetzt kommen Sie im Nachhinein und sagen, die Stimmbevölkerung wollte den Uferweg nicht. Die Stimmbevölkerung wollte offenbar diesen Finanzierungsvorschlag der Ufer-Initiative nicht, aber Sie sind sehr mit dem gegenwärtigen Finanzierungsvorschlag einig. Insofern können Sie das Nein der Bevölkerung nicht für Ihre Auslegung, die Sie gerade gemacht haben, nämlich Nein zum Uferweg, generell in Anspruch nehmen; das ist einfach falsch.

Dann zum zweiten Punkt: Wir haben ja jetzt von der KPB gehört, erstens, dass sie ein sehr langes Hickhack hatte. Es ging ewig hin und her, abgesehen von den anderthalb Jahren Sistierung für so einen einfachen Text. Da wundert man sich ja ein bisschen. Da braucht es Kostenfolgenabschätzungen und so weiter. Da kann man sich ja gleich ausrechnen, dass die 6 Millionen Franken, die für Uferwege eingestellt werden, einfach langsamer verbraucht werden, wenn die Gemeinden selber nichts zahlen. Das ist die Kostenfolgeabschätzung. Ich weiss nicht, warum man dafür mehrere Monate Beratung und Grundlagenforschung braucht. Aber jetzt, das Resultat auch des juristischen Gutachtens ist ja interessant: Es sind gebundene Ausgaben. Also die Gemeinden können gar nicht entscheiden, ob sie es ausgeben wollen oder nicht. Oder die andere Variante ist, dass die Gemeinden eben nicht zahlen. Also offenbar möchten diejenigen, die am bisherigen Gesetz festhalten, die

Gemeinden somit verpflichten, für den Seeuferweg zu zahlen und den Gemeinden ohne eigene Entscheidung vorschreiben, dass sie Uferwege zu finanzieren haben. Denn so ist die rechtliche Auslegung des Paragraphen.

Wir finden das nicht. Wir finden, die Gemeinden sollen, wenn sie nicht selber entscheiden können, auch nicht bezahlen müssen, und halten darum am Anliegen dieser PI fest. Ich danke Ihnen.

Ratspräsident Jürg Sulser: Herr Ledergerber, Sie wurden angesprochen, möchten Sie jetzt reden oder nachher?

Alexia Bischof (Die Mitte, Wädenswil): Dass die betroffene Standortgemeinde einen Beitrag von 20 Prozent ausrichtet, war der Deal, das stimmt; dies vor allem, damit auf die Planung Einfluss genommen werden kann. Eine politische Mitsprache, das war der entscheidende Punkt des Deals. Man ging davon aus, dass das Gemeindeparlament darüber befinden kann oder es bei sehr hohen Beträgen eine Urnenabstimmung gäbe. Doch wie sich zwischenzeitlich herausgestellt hat, wurde die Abmachung nicht eingehalten. Das politische Mitspracherecht gilt doch nicht. Absurd, oder? Die betroffene Gemeinde erhält nun einfach die Rechnung mit ihrem zu begleichenden Beitrag. Die Ausgabe gilt als gebunden. Schwierig zu verstehen, oder? Der Kanton bestimmt also, was wann gebaut wird, und soll deshalb auch den ganzen Betrag übernehmen. Vielleicht würde in diesem Fall der Totalbetrag von 18 Millionen für 800 Meter auch noch hinterfragt werden. Heute geht es um Wädenswil, nächstes Mal vielleicht um Ihre Gemeinde. Danke für Ihre Unterstützung.

Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil): Meine Interessenbindung: Ich wohne in Wädenswil und wir haben es gehört, der Souverän hat entschieden, und zwar klar mit über 60 Prozent. Systemfremd, wie wir gehört haben, wäre deshalb, wenn ein solcher Entscheid hier im Kantonsrat einfach über Bord geworfen würde.

«Pfnüselküste» haben wir noch gehört, das empfinde ich als diskriminierend. Nennen Sie es doch lieber «Platinküste», denn wir sind gerüstet für die nächste Klimaerwärmung, auch ohne Seeuferweg.

Und zu den Kostenfolgen: Ja, die gibt es, wenn man zum Beispiel, wie in unserem Fall, den ganzen Hafen versetzen müsste, was nochmals viele Millionen bedeuten würde. Deshalb sagen wir nein danke.

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg) spricht zum zweiten Mal: Diese Debatte lässt sich in einem Satz zusammenfassen: Das «Täubele» der Initia-

nten der Uferinitiative. Ich muss schon sagen, ich bin entsetzt über diese Voten aus Meilen, Erlenbach, Hombrechtikon und Wädenswil. Wir sind hier Kantonsräte. Wir sind verantwortlich für den Kanton Zürich und nicht für diese Goldküsten- und Pfnüselküsten-Gemeinden. Wir haben eine Verantwortung über die Finanzen im Kanton Zürich und nicht über die Finanzen in diesen Gemeinden. Und ich finde den Vergleich mit Strassen, Bahninfrastruktur und so weiter an den Haaren herbeigezogen. Ein Uferweg, ein Wanderweg ist für die Erholung, Strassen, Bahnlinien haben eine volkswirtschaftliche Bedeutung für den Kanton Zürich und sind doch ein bisschen höher zu gewichten. Diese Debatte hier drin sechs Monate nach der Abstimmung zur Uferinitiative ist eine Ohrfeige für die Zürcher Stimmberechtigten, die klar Nein gesagt haben zu einem Uferweg. Und was bedeutet dieses Nein, Thomas Forrer? Es bedeutet nicht, dass wir keine Uferwege mehr bauen. Es bedeutet, dieses klare Nein bedeutet, dass das Bedürfnis nach Velowegen, Strassen, Bahnlinien und Schulhäusern viel höher ist als das Bedürfnis nach einem Uferweg. Und wir sollten unsere Finanzen im Kanton Zürich für solche Projekte einsetzen und nicht noch mehr Geld den Gemeinden verschenken, sondern das Geld eben für Schulhäuser, Bahnlinien, Strassen und Velowege einsetzen. Danke.

Hanspeter Göldi (SP, Meilen) spricht zum zweiten Mal: Lieber Domenik, Erholung hat einen sehr grossen volkswirtschaftlichen Nutzen. Es geht um die Gesundheit. Es geht um vernünftigen Umgang mit unseren Ressourcen. Domenik – er hört nicht zu, das ist sein Recht, man muss nicht zuhören in einer Debatte, aber es wäre sicher schön, wenn man zuhören würde –, du hast vorhin die Volksinitiative erwähnt. Ja, wir haben mit dieser Vorlage verloren, das ist richtig. Aber ich war an einigen Podien dabei, wo ihr immer erklärt habt: «Wir wollen keine Enteignungen, wir wollen den Weg hinten durch führen, wir wollen den Seeuferweg.» Und wenn ich dich jetzt höre, dann sieht es ganz anders aus. Du sagst, wir könnten uns den Seeuferweg nicht leisten, und das ist eine andere Diskussion. Es ist für mich klar, wir können einen vernünftigen Seeuferweg planen und auch ausführen. Und das ist unsere Forderung und da steht einfach diese Hürde, diese 20-Prozent-Hürde, quer in der Landschaft, die macht keinen Sinn. Jeder Wanderweg, jeder Seeuferweg hat einen grossen Mehrwert für die Gesamtbevölkerung und deshalb soll er auch von der Gesamtbevölkerung getragen werden. Wir bezahlen mit dem Finanzausgleich ja auch mehr daran, das ist so. Aber wir wollen es nicht nur für uns, sonst könnten wir einen Rundweg in Meilen am Seeufer planen. Das wollen wir nicht. Wir wollen auch für die Gesamtbevölkerung einen Mehrwert bieten, und dazu braucht es auch die Unterstützung des ganzen Kantons. Herzlichen Dank.

Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen): Hauptsächlich der Goldküste wird vorgeworfen, dass die Gemeinden den Bau von Uferwegen verzögern. Es wird ihr eine Böswilligkeit unterstellt. Ich bin Gemeinderätin in Meilen und möchte ganz klar deklarieren, dass dies nicht der Fall ist. Es besteht keine Böswilligkeit. Offensichtlich scheint den einen und anderen unter Ihnen nicht bekannt zu sein, wie die Gegebenheiten vor Ort sind. Ich habe Sie schon einmal eingeladen, ich lade Sie ein weiteres Mal ein, mit mir mal eine Begehung vor Ort zu machen. Ein durchgehender Uferweg ist nicht einfach so umzusetzen, weil die Ufer stark bebaut sind. Wir sehen, dass das nicht so einfach ist, einen durchgehenden Uferweg zu bauen. Aber wir sind definitiv dafür, möglichst viele Seezugänge offenzuhalten, diese der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen und entsprechend die Zugänge, die es gibt, auch aufzuwerten. Also es gibt seitens der Goldküsten-Gemeinden auf keinen Fall eine Böswilligkeit. Besten Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Es wurde jetzt mehrmals gesagt, dass der Seeuferweg an dieser 20-Prozent-Beteiligung der Gemeinde scheitere. Der Seeuferweg scheitert nicht an der 20-Prozent-Beteiligung per se, sondern an der Forderung, die wir haben, dass der Seeuferweg durchgängig und am See sein muss. Nur deshalb scheitert er daran. Und wir haben gehört, dass es in Wädenswil so teuer ist, das ist wirklich ein Riesenproblem für Wädenswil. Aber das liegt einfach daran, dass Wädenswil mit dem Hafen am See halt dasteht wie es dasteht, und diese 20 Prozent ändern nichts daran, ob es jetzt teurer oder weniger teurer ist. Aber wenn man sagen würde, der Seeuferweg müsse nicht zwingend direkt am See sein, sondern im Sinn eines Zürichseeweges davon weg, dann sähe das anders aus. Und das war auch die Absicht meiner Anfrage, Hanspeter Göldi, aus der du zitiert hast, dort ging es nicht um die Finanzierung, dort ging es darum, wie realistisch ein Seeuferweg ist. Und es ist klar, auch die Stimmbevölkerung hat das eingesehen, ein Seeuferweg durchgängig am Seeufer ist nicht realistisch, es ist auch sehr teuer, und deshalb wurde es dann auch so grossmehrheitlich abgelehnt. Aber diese PI hat eigentlich nichts mit dem Seeuferweg zu tun, sondern es geht um die Finanzierung. Und die Finanzierung, die steht im Gesetz und die wurde vom Souverän bestätigt, deshalb sind wir gegen die PI.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Über den Gegenstand dieser parlamentarischen Initiative hat sich die Stimmbevölkerung im Rahmen der Volksinitiative «Für öffentliche Uferwege mit ökologischer Aufwertung» – das ist die Vorlage 5848 – geäußert. Die Kostenbeteiligung war Bestandteil

dieser Volksinitiative. Es ist so, dass die parlamentarische Initiative eben deshalb in der Kommission sistiert wurde. Also man hat gewartet und damit zum Ausdruck gebracht, dass man den Volksentscheid entsprechend zur Kenntnis nehmen will und berücksichtigen möchte. Heute kennen wir das Volksverdict, die Initiative wurde am 3. März 2024 mit 64 Prozent Nein-Stimmen klar abgelehnt, bei einer deutlichen Stimmbeteiligung von 57,77 Prozent. Das heisst, heute haben wir einen klaren demokratischen Entscheid. Der demokratische Entscheid heisst, dass wir auf unserem bisherigen Weg, wie ihn das Strassengesetz vorsieht, weitergehen wollen.

Die Ausführungen zur angespannten finanziellen Situation und die Auswirkungen auf die verschiedenen Projekte habe ich Ihnen beim Traktandum «Bauprogramm der Staatsstrassen» erläutert. Wir haben – und deshalb mein Appell zum Schluss dieses Strassenbauprogramms – keinen Spielraum mehr für weitere Belastungen des Strassenfonds, und wir haben keinen Spielraum mehr für weitere finanzielle Entlastungen der Gemeinden, ich habe das klar ausgeführt. Übrigens – ich sage es auch zum x-ten Mal –, wenn Sie von Erholung und Mehrwert reden, das bezahlen die Automobilistinnen und Automobilisten, die diese Motorfahrzeugsteuer speisen. Es ist ihr Geld, das wir ausgeben.

Die Kommissionspräsidentin, Barbara Franzen, hat die Haltung des Regierungsrates ausführlich und richtig wiedergegeben, dafür danke ich. Und ich danke Ihnen auch für die lange Beratungen in der Kommission und die engagierte Debatte jetzt. Der Regierungsrat teilt klar die Haltung der Mehrheit der vorberatenden Kommission, dass die heutige Regelung im Strassengesetz sachlich richtig und auch quantitativ gerechtfertigt ist. Und mit dieser Beteiligung beziehungsweise dem Anteil, den die Gemeinden übernehmen, wird kein Seeuferweg verhindert oder verzögert.

Der Regierungsrat – und das sage ich Ihnen ausdrücklich und da referenziere ich ein bisschen auf das Votum der Kantonsrätin und Stadtpräsidentin aus Wädenswil (*gemeint ist die Wädenswiler Stadträtin Astrid Furrer*) –, der Regierungsrat – das sage ich hier mit aller Deutlichkeit – will die Gemeinden bei Seeuferwegen nicht übersteuern. Wir zwingen doch den Gemeinden keinen Seeuferweg auf. Wie sollten wir das tun, wenn sie das nicht wollen, auch angesichts der finanziell angespannten Situation im Kanton? Und das gebe ich ganz bewusst im Namen der Regierung hier auch zu Protokoll. In diesem Sinne bitte ich Sie, die parlamentarische Initiative nicht zu unterstützen. Ich weiss nicht, wie der Entscheid hier im Kantonsrat herauskommt, aber eines kann ich Ihnen sagen, und da muss man keine Prophetin sein, wie sich das Volk zu dieser parlamentarischen Initiative stellen würde: Es geht um eine Mitfinanzierung der Gemeinden in einem sehr engen Bereich – Herr Kantonsrat Domenik Ledergerber hat es gesagt –, nur wo ein ausdrücklicher

Mehrwert für die entsprechenden Gemeinden gegeben ist. Und ich glaube, dass auch unsere Bevölkerung dies eine gute Lösung findet und dass mindestens unsere Argumente nachvollziehbar sind. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Jonas Erni gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 88: 87 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen und damit die PI 196/2019 zur Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfs an die KPB zurückgewiesen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Zürich Tourismus – Nachhaltiger Tourismus: Konzept und Massnahmen

Antrag des Regierungsrates vom 20. März 2024 und Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 27. August 2024

KR-Nr. 272a/2020

Marcel Suter (SVP, Thalwil), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben, WAK, beantragt dem Kantonsrat einstimmig, das Postulat von GLP-Kantonsrätin Cristina Cortellini betreffend «Zürich Tourismus – Nachhaltiger Tourismus: Konzept und Massnahmen» als erledigt abzuschreiben. Mit dem Postulat wurde der Regierungsrat beauftragt, einen Bericht zu Nachhaltigkeit im Tourismus zu erstellen und von Zürich Tourismus ein Nachhaltigkeitskonzept einzufordern.

In seiner Antwort hat der Regierungsrat die unterschiedlichen Massnahmen, die im Bereich des nachhaltigen Tourismus unternommen werden, sowie die von Zürich Tourismus entwickelten Strategiekonzepte dargelegt. In diesen wird das Ziel verfolgt, dass Zürich als eine der weltweit nachhaltigsten Destinationen gilt.

Namens der WAK beantrage ich Ihnen, das Postulat abzuschreiben.

Paul Mayer (SVP, Marthalen): Mit dem Postulat wurde der Regierungsrat beauftragt, einen Bericht zur Nachhaltigkeit im Tourismus zu erstellen und vom Zürich Tourismus ein Nachhaltigkeitskonzept einzufordern. Im Bericht von Zürich Tourismus wird eindrücklich aufgezeigt, wie viel man in der Branche schon macht. Das hat mich selber sehr überrascht. Seit 1998 engagiert sich Zürich Tourismus für ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit. Im Jahr 2014 wurde ein Nachhaltigkeitskonzept erarbeitet, welches die hohe Komplexität greifbar macht. 2023 wird im Rahmen des Nachhaltigkeitsmanagements indirekt auf die Beherbergungs- und Gastrobetriebe Einfluss genommen mit einer Anschubfinanzierung zur Nachhaltigkeitszertifizierung. Die neue Nachhaltigkeitsstrategie 2023 bis 2030 ist Teil der neuen Destinationsstrategie 2030. Die Entwicklung von Zürich Tourismus geht aktiver auf Qualitätstourismus ein. Dies bringt einen verträglichen Tourismus und führt zu einem guten Angebot, verbunden mit hoher Lebens- und Wohnqualität. Die klaren Ziele der Destinationsstrategie und Nachhaltigkeitsstrategie werden im Bericht sauber aufgelistet. Weiter werden nicht nur die Ziele aufgezeigt, sondern auch der Weg dazu, wie man die Wirksamkeit messen und überprüfen kann. Erfreulich sind die Gästezahlen aus der Schweiz, die von rund einem Viertel auf 37 Prozent angewachsen sind. Alles, was die Postulanten verlangen, passiert schon lange – ohne staatlichen Zwang.

Die SVP/EDU-Fraktion schreibt das Postulat als erledigt ab.

Harry Robert Brandenberger (SP, Pfäffikon): Beim Durchlesen von Nachhaltigkeitsberichten von Verbänden und Unternehmen muss man sich latent die Frage stellen: Was ist nun der konkrete Impact und was soll als grünes Mäntelchen herhalten? Vom Postulatsbericht war ich positiv überrascht, was Zürich Tourismus schon alles auf die Beine gestellt hat und welche Ziele er sich setzt, diese sind durchaus ambitioniert. In meinem Votum zum Postulat habe ich auch die Anreise thematisiert. Nun müssen diese Systemgrenzen entsprechend angepasst und die Anreise miteinbezogen werden. Leider wurde dieses Thema im Bericht zu wenig aufgenommen. In der Strategie wird auf den Nahtourismus fokussiert, konkrete Ziele und Angaben dazu fehlen leider. Auf meine konkrete Nachfrage, wie die Marketingmittel in Zukunft alloziert werden und wie er das Ziel der kürzeren Wege erreichen will, bekam ich von Zürich Tourismus folgende Antwort: Durch die entsprechende Erhöhung der Mittel kann Zürich Tourismus in den Nahmärkten verstärkt auftreten und neue Gästegruppen ansprechen. Darüber hinaus kann Zürich Tourismus etwa die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn ausbauen und Kooperationen mit weiteren touristischen Partnern, unter anderem

Schweiz Tourismus, vertiefen, um den Gästen einen längeren Aufenthalt zu ermöglichen.

Der Anteil der finanziellen Mittel der gesamten direkten Marktbearbeitung in der Schweiz und Europa lag 2019 bei 48 Prozent, im Jahr 2023 bereits bei 67 Prozent. Aufgrund dieser zusätzlichen Informationen verzichten wir auf den Antrag für einen Ergänzungsbericht, bedanken uns bei Zürich Tourismus und schreiben das Postulat ab.

Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon): Zürich ist der «Big Apple» der Schweiz (*Spitzname von New York City*), auch was den Tourismus angeht. Mit einer jährlichen Wertschöpfung von über 2,6 Milliarden Franken ist Zürich die grösste Tourismusregion des Landes und von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Freude herrscht meinerseits, denn gemäss Aussagen des Vereins Zürich Tourismus war mein Vorstoss der Auslöser für ihre neue Vision und Strategie. Bis 2030 übernehmen sie Verantwortung, und zwar auf allen Ebenen: Destinations-Management, Umwelt, Ökonomie und Menschen. In Übereinstimmung mit den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen haben sie sich internationale Standards auferlegt, um die Wirksamkeit und Glaubwürdigkeit dieser Strategie zu sichern.

Zürich möchte als eine der nachhaltigsten Städte-Destinationen weltweit gelten und gleichzeitig den Anteil an Gästen aus der Schweiz und Europa erhöhen. Ausserdem sollen die Gäste länger bleiben, damit sie wirklich ins Zürcher Leben eintauchen; erlebnisreiche Aktivitäten vor Ort und spannende Exkursionen, die den Aufenthalt verlängern, denn wer länger bleibt, schätzt uns auch mehr. Nicht nur die Gäste sollen es leicht haben, Zürich zu entdecken, die einheimische Bevölkerung lebt hier, erlebt ihre Tourismus-Stadt auch selbst und nimmt daran teil. Begeisterte Zürcherinnen und Zürcher sind die besten Ambassadeure.

Die Tourismusbranche liegt mir am Herzen und ich möchte sie beflügeln, sei es durch liberalere Ladenöffnungszeiten oder die tolerante Nutzung öffentlicher Räume. Der Tourismus von heute ist innovativ, vielseitig und nachhaltig. Ich danke dem Verein Zürich Tourismus für die zukunftsgerichtete Strategie.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich): Zürich Tourismus ist sich bewusst, dass der Tourismus nachhaltig gestaltet sein soll und muss, denn ansonsten riskiert der Tourismus, die Akzeptanz der Bevölkerung zu verlieren. Zürich Tourismus unternimmt viel, um dem Thema «Nachhaltigkeit» möglichst gerecht werden zu können. Die Nachhaltigkeitsstrategie 2023 bis 2030 mit Zielen zu Umwelt, Ökonomie und Mensch kann sich tatsächlich sehen lassen, die Ziele sind detailliert und erreichbar. Zürich Tourismus arbeitet in diesem

Zusammenhang unter anderem mit der Stiftung «myclimate», dem Förderverein barrierefreie Schweiz, der Klimaplattform der Zürcher Wirtschaft und der Asyl-Organisation Zürich zusammen. Das Marketing ist mit starkem Fokus auch auf Nachhaltigkeit wie Saisonalität, Regionalität, Vermittlung und Erhalt der hohen Lebensqualität ausgerichtet. Auch fördert Zürich Tourismus, dass sich die Touristen, wenn sie denn schon da sind, mit dem ÖV oder dem Velo bewegen und sich die Aufenthaltsdauer verlängert.

Auch wenn Zürich Tourismus die Nahmärkte wie Schweiz und Europa stärken möchte und das auch schon tut, ist und bleibt der Elefant im Raum das Fliegen. Rund ein Drittel der Touristinnen und Touristen fliegt nach Zürich. Für die Fernmärkte, sprich, für Touristen aus Übersee, setzt sich Schweiz Tourismus ein – das ist jetzt ein Gruss nach Bern, der da kommt –, und dies wohlgerne mit Subventionen des Bundes. Das ist absurd und stossend. Diese Subventionen müssen als klimaschädigende Subventionen benannt werden und sollten aufgehoben werden.

Wir Grünen schreiben damit das Postulat ab.

Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen): Wenn Sie frustriert sind oder wenn Sie eine Depression haben – ich will mich nicht lustig machen –, dann lesen Sie diesen Bericht. Ich habe noch nie einen solchen Bericht gelesen. Da habe ich gedacht: Wow, da möchte ich mal Ferien machen. Dann habe ich festgestellt: Da wohne ich ja (*Heiterkeit*). Wenn Sie die Vision von Zürich Tourismus anschauen, jetzt hören Sie mal gut zu: «Unsere Gäste und die Bevölkerung» – da sind Sie gemeint – «nehmen Zürich als nachhaltige» – das geht noch – «und lebenswerte Premium-Destination» – und jetzt kommt es – «mit Ferienqualität wahr.» Dann habe ich an den letzten Brief der Steuerbehörde gedacht und habe mir überlegt: Werde ich da als Premium-Kunde behandelt? Kommt hier Ferienstimmung auf? Es geht aber noch weiter, in der Nachhaltigkeitsstrategie steht «Negatives vermeiden und Positive stärken». Wissen Sie, das tönt wie im Himmel oder ist wie ein Abschnitt aus dem EVP-Parteiprogramm (*Heiterkeit*). Und das Beste ist noch: Das Ganze ist privat finanziert, 20 Millionen Franken und 99 Prozent, da hat der Staat gar nichts beigetragen. Also ich habe noch nie so einen motivierenden Bericht gelesen und habe wirklich zuerst gedacht «da will ich mal hin». Vielleicht könnten wir ja dieses Motto auch übernehmen für unsere Verwaltung, damit wir uns auch fühlen wie in den Ferien. Wir werden dann später über eine Fachstelle sprechen. Schauen Sie, schon der Begriff «Fachstelle» tönt nicht nach Welcome-Desk. Also ich wünsche mir etwas von diesem Enthusiasmus, den wir in diesem Bericht lesen, für uns alle, damit wir nicht nur

für die Gäste ein Supererlebnis schaffen, sondern, so wie es da steht im Bericht, für die ganze Bevölkerung. Also, ich freue mich und ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Gianna Berger (AL, Zürich): Auch die AL dank dem Regierungsrat für den Bericht und die geplanten Massnahmen im Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit, insbesondere die ISO-Zertifizierungen (*Internationale Organisation für Normung*), die das Engagement von Zürich Tourismus für eine nachhaltige Entwicklung unterstreichen. Wir werden das Postulat abschreiben. Es ist jedoch entscheidend, dass wir Zürich nicht nur als Premium-Destination sehen, auch wenn dies ein erklärtes Ziel der Tourismusstrategie ist. Nachhaltiger Tourismus darf nicht durch Privatjets und Luxus-Angebote für reiche Gäste geprägt werden. Vielmehr geht es um einen Tourismus, der für alle zugänglich ist und die Bedürfnisse der gesamten Bevölkerung respektiert. Nachhaltigkeit im Tourismus bedeutet auch, die Menschen, die hier leben, aktiv in die Entwicklung einzubeziehen.

Besonders im Niedriglohnssektor des Tourismus müssen wir mehr tun, um faire Arbeitsbedingungen, geregelte Arbeitszeiten und eine ausreichende soziale Absicherung zu gewährleisten. Diese Bereiche dürfen nicht vernachlässigt werden, wenn wir Zürich als sozialgerechte und nachhaltige Destination weiter etablieren wollen. Vielen Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zürich Tourismus ist tatsächlich, wie es Herr Kantonsrat Scognamiglio gesagt hat, eine private Organisation, die aber vom Kanton sehr untergeordnet unterstützt wird mit einem Staatsbeitrag von 270'000 Franken jedes Jahr. Und der Bericht zeigt, dass das Thema «Nachhaltigkeit und nachhaltiger Tourismus» schon lange auf der Agenda von Zürich Tourismus ist. Das heisst, wir diskutieren heute den Bericht von Zürich Tourismus und es ist nicht eigentlich ein Bericht der Zürcher Regierung. Aber ich nehme das Lob sehr gerne mit und ich werde das sicher aussprechen, auch das Lob, dass Sie hier im Kantonsrat formuliert haben, dass man Zürich Tourismus weiterhin als eine Premium-Destination einsetzen will, wie gesagt, mit Ferienatmosphäre, aber auch als weltweit nachhaltige Strategie auch für den Städtetourismus. Das ist ein klares Bekenntnis von Zürich Tourismus und ich kann Ihnen sagen: Der Regierungsrat unterstützt dieses Bekenntnis, ist mit diesem Bekenntnis auch einverstanden. Und in diesem Sinne danke ich Ihnen für die Diskussion, danke Ihnen, dass Sie den Tourismus so als positiv erlebt haben. Das ist er nämlich auch, wie es Frau Kantonsrätin Cortellini gesagt hat, mit einer ausserordentlichen hohen Wertschöpfung im Kanton Zürich. Danke für die Abschreibung.

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. 272/2020 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Genehmigung der Änderung der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung)

Antrag des Regierungsrates vom 7. Februar 2024 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. September 2024

Vorlage 5942

Ratspräsident Jürg Sulser: Wir können Nicht-Eintreten, Rückweisung, Ablehnung und natürlich Zustimmung beschliessen. Wir können an der Verordnung selber jedoch nichts ändern.

Eintreten ist gemäss Paragraf 89 litera d des Kantonsratsgesetzgesetzes obligatorisch.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Seit dem Jahr 2000 bis Ende 2023 leistete die Stiftung ProMobil im Kanton Zürich auf Basis von Paragraf 13b der kantonalen Angebotsverordnung Fahrdienstleistungen im öffentlichen Verkehr für mobilitätsbehinderte Personen. Diese sind allerdings an Bedingungen geknüpft, insbesondere einen Wohnsitz im Kanton Zürich sowie eine Einkommens- und Vermögensobergrenze. Seit 2024 muss nun gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, Behindertengleichstellungsgesetz, das gesamte fahrplanmässige Angebot des öffentlichen Verkehrs autonom und hindernisfrei genutzt werden können. Wo dies nicht oder noch nicht der Fall ist und auch keine Hilfestellung durch das Personal möglich ist, müssen weiterhin Übergangs- beziehungsweise Ersatzmassnahmen angeboten werden. Als Übergangs- beziehungsweise Ersatzmassnahme leistet der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) seit dem 1. Januar 2024 Ersatzfahrdienste, die für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen zwischen offiziellen ÖV-Haltestellen die nicht hindernisfreie Etappe ihrer ÖV-Anbindung ersetzen. Als eigentliches ÖV-Ersatzangebot steht dieser Ersatzfahrdienst, im Gegensatz zum bisheri-

gen Angebot von ProMobil, allen mobilitätsbehinderten Personen zur Verfügung und setzt einzig den Besitz eines gültigen Fahrausweises für die betreffende Reise voraus.

Bis längstens 31. Dezember 2027 läuft der Pilotbetrieb. Anhand der gesammelten Erfahrungen soll dann ein langfristig funktionsfähiger Ersatzfahrdienst etabliert werden. Die in Paragraph 13b der Angebotsverordnung postulierte vorübergehende und nur einem beschränkten Personenkreis zugängliche Ersatzlösung in Form eines besonderen Verkehrsangebots wird damit hinfällig.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt Ihnen einstimmig, die Verordnungsänderung zu genehmigen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir waren skeptisch bei dieser Veränderung der Verordnung, darum haben wir dann auch noch bei der Behindertenkonferenz des Kantons Zürich (BKZ) nachgefragt: Wie seht ihr denn diese Verordnungsänderung? Könnt ihr damit leben? Deren Antwort war eindeutig und sehr klar und darum machen wir keinen Widerspruch zu dieser Änderung.

Aber mir sind da ein paar Punkte doch noch wichtig. Viele Menschen mit einer Behinderung sind auf Tür-zu-Tür-Transporte angewiesen. Denen bietet weder der hindernisfreie ÖV noch der Ersatzfahrdienst ein vernünftiges Angebot. Nur eine inklusive Mobilität für alle ist eine gute Mobilität. Das muss der ÖV berücksichtigen, das müssen aber auch andere Dienstleistungen für Menschen mit Behinderungen, in welcher Form auch immer, bieten.

Eine Verlagerung der Kosten vom ZVV hin zum Sozialamt in diesem Bereich ergibt aus gleichstellungspolitischer Sicht keinen Sinn. Der ZVV ist für den Personentransport zuständig und nicht das Sozialamt. Warum soll dies bei ProMobil-Kunden, also bei einem nicht zu vernachlässigen Teil der Menschen mit Behinderung im Kanton Zürich, anders sein? Und es ist unsäglich, wie die Regierung das Thema «Behindertentransporte» aus der Angebotsverordnung herausnehmen will und damit der Genehmigungspflicht durch den Kantonsrat wie im PVG (*Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr*) entzieht. Aber dennoch, wir akzeptieren dies heute, ein Widerstand ist sinnlos, und darum unterstützen wir diese Angebotsverordnung. Herzlichen Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Ich möchte vor allem noch meine Interessenbindung klarstellen: Ich bin im Vorstand der Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ).

Bei dieser Vorlage geht es um die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen im Angebot des ZVV. Das Verkehrsangebot für mobilitätsbehinderte Personen zur selbstständigen Benutzung soll gefördert werden. Und neu wird

diese Aufgabe, wir haben es gehört, von der Stiftung ProMobil übernommen. Der Paragraph 13 wird aufgehoben und das ist so für uns auch in Ordnung und wir werden diese Verordnungsänderung genehmigen.

Felix Hoesch hat die Stellungnahme der BKZ erwähnt. Ich möchte in diesem Zusammenhang auch darauf aufmerksam machen, dass auch die BKZ erkannt hat, dass 230'000 Fahrten pro Jahr sehr viele Fahrten sind und das Bedürfnis aufzeigen. Das Angebot der Selbständigkeit begrüßen wir selbstverständlich. Und dass es neu bei der Sozialdirektion und nicht mehr bei der VD (*Volkswirtschaftsdirektion*) angesiedelt ist, auch das hat die BKZ ein bisschen kritisiert, und dieser Kritik können wir uns anschliessen, nehmen dies aber so zur Kenntnis. Was auch ein Punkt ist, ist, dass die Stiftung ProMobil Einkommens- und Vermögensgrenzen hat. Es gibt somit finanzielle Hürden und auch die Anzahl der Fahrten ist begrenzt. Dies widerspricht eigentlich dem Sinn der Gleichstellung und Inklusion der UNO-Behindertenrechtskonvention. Ohne finanzielle Obergrenze ist das Angebot von Taxi-Taxi nutzbar, in der Stadt Zürich zumindest. Aber auch hier kommt eine Preiserhöhung auf die Personen zu, die dieses Angebot nutzen möchten. Wir haben uns von der FDP immer für Selbstbestimmung von Menschen mit Behinderungen eingesetzt, so auch sehr stark beim Selbstbestimmungsgesetz. Wir unterstützen daher, dass die Mobilität auch selbstbestimmt möglich sein soll. Aber das Kriterium der finanziellen Auswirkungen für die Betroffenen darf nicht verlorengehen. Besten Dank.

Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon): Dieser Verordnung könnte grundsätzlich ohne grosse Diskussion zugestimmt werden, es handelt sich um eine Formalität. Trotzdem muss leider an dieser Stelle Kritik an den Regierungen von Bund, Kanton und Gemeinden geübt werden, denn sie haben es verpasst, fristgerecht das Behindertengleichstellungsgesetz umzusetzen, und haben somit diese Übergangsmassnahmen jetzt überhaupt nötig gemacht. Denn rund zwei Drittel der Busstation sowie 40 Prozent der Bahnhöfe entsprechen nicht den Vorgaben, also ein massiver Anteil. Von den schweizweit 576 Bahnhöfen, welche Ende 2023 nicht entsprechend ausgebaut waren, liegen deren 65 im Kanton Zürich, also deutlich über 10 Prozent. Wir fordern die Regierung auf, hier rasch vorwärtszumachen und nicht nochmals über zehn Jahre verstreichen zu lassen, wie es bei einigen Projekten geplant ist. Ich bitte Sie, der Änderung der Verordnung zuzustimmen.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich gebe Benjamin Walder recht, dass einige Haltestellen noch nicht behindertengerecht umgebaut sind. Aber der ZVV hat für das Jahr 2024 4 Millionen Franken für Ersatzmassnahmen eingestellt, und von diesen 4 Millionen Franken wurde praktisch nichts gebraucht. Das

zeigt für mich, dass dort, wo sich diese Menschen mit einer Beeinträchtigung bewegen, grossmehrheitlich oder fast überall die Infrastruktur stimmt. Also wir stimmen dieser Verordnung zu.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ein Vertrag mit ProMobil besteht seit dem Jahr 2000, also schon sehr lange, und zwar wurde diese Dienstleistung vom ZVV, aber auch vom kantonalen Sozialamt mitfinanziert. Der ZVV hat viel investiert in die zunehmende Hindernisfreiheit des ÖV-Angebots, die übrigens eine Verbundsaufgabe ist: der ZVV und die SBB beim S-Bahnnetz und die Gemeinden auch bei den Haltestellen. Aber weil der ZVV viel investiert hat, haben wir uns auch schrittweise vom Vertrag mit ProMobil zurückgezogen. Das war aber von Anfang an mit den Investitionen in die Hindernisfreiheit mit ProMobil so abgesprochen. Es ist so, seit 31. Dezember des letzten Jahres ist die 20-jährige Umsetzungsfrist für die hindernisfreie Umgestaltung abgelaufen, weshalb der ZVV seit Januar dieses Jahres diesen ÖV-Ersatzfahrdienst für alle anbietet. Das heisst, die Grundlage für Paragraph 13b der Angebotsverordnung ist damit hinfällig geworden. Ich kann Ihnen aber auch sagen, dass das Angebot von ProMobil insofern weiterbesteht, neu als ein besonderes Verkehrsangebot für einen eingeschränkten Personenkreis dann vollumfänglich vom kantonalen Sozialamt finanziert wird. Danke für die Unterstützung.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Jürg Sulser: Da Eintreten obligatorisch ist, findet keine Schlussabstimmung statt.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Verschiedenes

Rücktrittserklärungen

Gesuch um Rücktritt als Mitglied des Baurekursgerichts von Beatrice Bosshard, Winterthur

Ratssekretärin Monika Wicki verliest das Rücktrittsschreiben: «Hiermit reiche ich mein Rücktrittsgesuch als Vizepräsidentin und Baurichterin der ersten Abteilung des Baurekursgerichts, wirksam auf Ende Februar 2025, ein. Dieser Schritt erfolgt aus persönlichen Gründen, insbesondere auch dem Wunsch, mehr Zeit für meine künstlerische Tätigkeit und Beratungsmandate aufwenden zu können.

Ich danke Ihnen und den Mitgliedern des Kantonsrates für das entgegengebrachte Vertrauen und die wertvollen Erfahrungen, die ich während meiner Amtszeit sammeln konnte. Die anspruchsvolle Tätigkeit als Baurichterin war interessant und abwechslungsreich. Die erste Abteilung mit dem Hauptgebiet der Stadt Zürich bot spannende Einblicke in stadtprägende Bauprojekte und komplexe Rekursfälle, bei denen ich mein Fachwissen und mein Verhandlungsgeschick zielgerichtet einbringen konnte.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme. Freundliche Grüsse, Beatrice Bosshard.»

Ratspräsident Jürg Sulser: Baurekursrichterin Beatrice Bosshard, Winterthur, ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraph 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per 28. Februar 2025 ist genehmigt.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

– Entschädigungsregelungen für landwirtschaftliche Nutzungsbeschränkungen in Quell- und Grundwasserschutzzonen

Motion Ruth Büchi-Vögeli (SVP, Elgg), Sandra Bossert (SVP, Wädenswil), Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim)

– Ökologische Aufwertung der Aussenräume von Schulhäusern auf Gemeindeebene

Postulat Harry Robert Brandenberger (SP, Pfäffikon), Stefanie Huber (GLP, Dübendorf), Andrea Grosse-Aerni (EVP, Wetzikon), Gianna Berger (AL, Zürich), Livia Knüsel (Grüne, Schlieren)

– Übersicht kommunale Naturschutzobjekte

Postulat Harry Robert Brandenberger (SP, Pfäffikon), Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim), Gianna Berger (AL, Zürich), Andrea Grosse-Aerni (EVP, Wetzikon)

– Unanständige Gewinne mit der Unterbringung von Geflüchteten?

Anfrage *Silvia Rigoni (Grüne, Zürich), Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich)*

– **Keine weiteren Verzögerungen bei der Kantonsschule Zimmerberg**

Anfrage *Tobias Mani (EVP, Wädenswil), Sandra Bossert (SVP, Wädenswil), Jonas Erni (SP, Wädenswil), Astrid Furrer (FDP, Wädenswil), Christa Stünzi (GLP, Horgen), Edith Häusler (Grüne, Kilchberg), Alexia Bischof (Die Mitte, Wädenswil)*

– **Ausbaupläne der KEZO – Rolle des Kantons bei den sehr ambitionierten Zukunftsplänen**

Anfrage *Daniel Wäfler (SVP, Gossau), Elisabeth Pflugshaupt (SVP, Gossau), Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon)*

Schluss der Sitzung: 11.40 Uhr

Zürich, den 18. November 2024

Die Protokollführerin:

Heidi Baumann