


215. KR-Sitzung, Montag, 6. Februar 2023, 08:15 Uhr

 Vorsitz: *Esther Guyer (Grüne, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 2**
 Antworten auf Anfragen
 Ratsprotokoll zur Einsichtnahme
- 2. Rahmenkredit für das Förderprogramm «Infrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität» 3**
 Antrag des Regierungsrates vom 22. Juni 2022 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 6. Dezember 2022
 Vorlage 5842a
- 3. Teilrevision 2018 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr»..... 25**
 Antrag des Regierungsrates vom 5. Februar 2020 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 13. September 2022
 Vorlage 5598a
- 4. Personenschiffahrt auf CO₂-freien Antrieb umrüsten 54**
 Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Daniel Heierli (Grüne, Zürich), Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) vom 30. Mai 2022
 KR-Nr. 176/2022, Entgegennahme, Diskussion
- 5. Verschiedenes 66**
 Fraktions- und persönliche Erklärungen
 Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse
 Abschied von der Halle 9

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

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

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sechs Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 422/2022, Digitalisierung und digitale Transformation
André Müller (FDP, Uitikon), Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.), Farid Zeroual (Die Mitte, Adliswil)
- KR-Nr. 423/2022, Situation von Personen mit Schutzstatus S im Kanton Zürich
Lorenz Habicher (SVP, Zürich), Valentin Landmann (SVP, Zürich)
- KR-Nr. 425/2022, Verbesserung ÖV-Anbindung des Oberlandes an Stettbach
Julian Croci (Grüne, Dübendorf), Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon)
- KR-Nr. 426/2022, Covid-Demo-Strafbefehle trotz gegensätzlichen BGer- und EGMR-Urteilen
Urs Hans (parteilos, Turbenthal)
- KR-Nr. 444/2022, Intakte Schachtdeckel in der Landwirtschaft schützen Gewässer
Sandra Bossert (SVP, Wädenswil), Hans Egli (EDU, Steinmaur), Martin Huber (FDP, Neftenbach)
- KR-Nr. 464/2022, Auswahl der Standorte für die Vorbereitung der Rahmenbewilligungsgesuche (ASR): Einsicht in die Kriterien und die Begründung für den Standortvorschlag der Nagra
Wilma Willi (Grüne, Stadel), Nathalie Aeschbacher (GLP, Zürich), David John Galeuchet (Grüne, Bülach)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 212. Sitzung vom 23. Januar 2023, 8.15 Uhr

2. Rahmenkredit für das Förderprogramm «Infrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität»

Antrag des Regierungsrates vom 22. Juni 2022 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 6. Dezember 2022

Vorlage 5842a

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ziffer römisch I untersteht der Ausgabenbremse.

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Namens der KEVU-Mehrheit beantrage ich Ihnen, den auf die Jahre 2023 bis 2026 befristeten Rahmenkredit von 50 Millionen Franken für die Umsetzung des Förderprogramms Infrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität zulasten der Erfolgsrechnung der Leistungsgruppe 5925, Strassenfonds, zu bewilligen. Eine KEVU-Minderheit, bestehend aus der SVP-Fraktion, beantragt Ihnen Nichteintreten und somit Ablehnung beziehungsweise Nichtbewilligung des Kredites. Einstimmig beantragt Ihnen die KEVU sowohl die Kenntnissnahme der Erledigung der Motion 107/2019 also auch die Abschreibung des Postulates betreffend Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge (*KR-Nr. 297/2017*).

Die Vorlage, inklusive des abzuschreibenden Postulates, wurde an insgesamt sechs Sitzungen der KEVU beraten. Der Erstmotionär – dabei handelt es sich um den Sprechenden – und Erstpostulant, unser Kollege und KEVU-Mitglied Daniel Sommer, haben im Anschluss an die Vorlagenpräsentation durch die VD (*Volkswirtschaftsdirektion*) auch in Anwesenheit des Baudirektors (*Regierungsrat Martin Neukom*) ihre mündlichen Stellungnahmen abgegeben. Für die enge Begleitung und den informativen Austausch bei der Beratung der Vorlage in der Kommission durch Vertreter der Verwaltung, namentlich Herrn Pascal Kern vom Amt für Mobilität und Herrn Thomas Stoiber vom AWEL (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*), sei an dieser Stelle herzlich gedankt. Dies ermöglichte auch eine rasche Behandlung unmittelbar nach den Sommerferien beziehungsweise einen Abschluss noch vor Weihnachten. Ebenfalls ist unserer Kantonsratspräsidentin zu danken, die in Absprache mit der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) eine sehr zeitnahe Traktandierung hier im Rat ermöglicht hat. Prioritäten werden gesetzt und das, geschätzte Esther, wird von vielen anerkannt.

Anders als sonst in der KEVU, wurde dieses Mal auf Hearings verzichtet; dies, weil im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des vorliegenden Antrags des Regierungsrates an den Kantonsrat innerhalb der zweijährigen Frist nach Überweisung der Motion anlässlich der kantonsrätlichen Klimadebatte im Juni 2020 die VD im entsprechenden Prozess mit einer Vielzahl von Akteuren von Städten, Energieversorgungsunternehmen und Verbänden beziehungsweise Vertretern aus der Privatwirtschaft vertiefte Fachgespräche führte. Ziel war, eine bedürfnisgerechte und administrativ überblickbare Umsetzung auszuarbeiten und zu beantragen. Das dürfte geglückt sein. Nichtsdestotrotz wurden verschiedene Betroffene zu einer schriftlichen Stellungnahme eingeladen. Von Casafair (*Verband für umweltbewusste und faire Wohneigentümerinnen und -eigentümer*), der Stadt Zürich und dem GPV (*Gemeindepräsidentenverband*) sind solche auch eingetroffen. Neben technischen Hinweisen wurden Anmerkungen betreffend Vollzug, administrative Abwicklung und die vorab finanzielle Abstimmung mit anderen Förderprogrammen des Bundes beziehungsweise von Gemeinden gemacht. Wiederholt ist auf eine Anpassung von baulichen Vorschriften hingewiesen worden. Der GPV lehnt die Vorlage im Grundsatz ab.

Im Hinblick auf den regierungsrätlichen Antrag zur Erfüllung der überwiesenen Motion wurde über das Thema «Infrastruktur für alternative Antriebe» durch die VD und die BD (*Baudirektion*) ein Grundlagen- und Strategiebericht vorgelegt. Neben den strategischen Grundlagen – Stichworte dazu sind die Klimastrategie des Regierungsrates und das Mobilitätsprogramm DiNaMo (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*), den Details der fachlichen Grundlagen und den Teilstrategien wurde ein dreiteiliges Arbeitsprogramm präsentiert. Dies beinhaltet das heute zur Debatte stehende Förderprogramm, die Mobilitätsberatung und weitere Massnahmen. Für das Förderprogramm Ladeinfrastruktur liegt mit Version 1.0 vom 20. Mai 2020 ein Vertiefungsbericht vor. Dieser ist auch Grundlage für die eigentliche Förderung, sprich, wie die 50 Millionen Franken von Berechtigten beantragt beziehungsweise umgangssprachlich abgeholt werden können. Die Eckpunkte des Förderprogramms beziehungsweise des Vollzugs können darin im Detail nachvollzogen werden.

Im Fokus steht einerseits die Lademöglichkeit am Wohnort. Wegen der langen Standzeiten ist dort langsames Laden batterieschonend und auch netzverträglich möglich. Begünstigte sind somit Besitzer und Besitzerinnen von Mehrfamilienhäusern und Stockwerkeigentum, aber auch die Gemeinden, wenn es um Ladeinfrastrukturen beispielsweise in den sogenannten Blauen Zonen geht. Die Kosten für die zu erstellende

Grundinstallation sollen mit dem Förderprogramm einmalig gesenkt werden. Zweitens soll das Laden am Zielort, sprich am Arbeitsort oder bei Einkaufseinrichtungen, ebenfalls gefördert werden. Ein dritter Bereich sind die Flottenbetreiber im Güterverkehr und viertens werden auch Pilot-Anlagen für Wasserstofftankstellen mit einem einmaligen Investitionsbeitrag entsprechend begünstigt. Auch das geht unter dem Titel «Technologie-Offenheit» zurück auf die Überlegungen der Motionäre. Die finanziellen Anreize des Förderprogramms sollen mit einem Beratungsangebot ergänzt werden, was offensichtlich einem Bedürfnis aus den vorher umschriebenen Konsultationen mit einer Reihe von Stakeholdern entspricht.

Insgesamt sollen 50 Millionen Franken, ein Betrag, der über verschiedene Modellierungen hergeleitet worden ist, bereitgestellt werden. Der Betrag blieb während der KEVU-Beratungen unangetastet und somit zumindest bei der befürwortenden Kommissionsmehrheit unbestritten. Voraussichtlich wird der grösste Teil des Förderbedarfs, nämlich rund 80 Prozent, für private Parkplätze in Ein- und Mehrparteienhäusern anfallen. Es wird mit insgesamt 19'000 Gesuchen gerechnet. Die Vollzugskosten werden mit 3,7 Millionen Franken beziehungsweise 8 Prozent veranschlagt. Für die Abwicklung sind zwei zusätzliche, für die Dauer des Programms befristete Stellen im AWEL vorgesehen. Die Vollzugs-, inklusive der Personalkosten, sind im Rahmenkredit inkludiert.

Die Kommission hat einstimmig den regierungsrätlichen Antrag dahingehend ergänzt, dass das Förderprogramm, wie ursprünglich in der Motion gefordert, befristet sein soll, nämlich für vier Jahre beziehungsweise bis Ende Kalenderjahr 2026. Das Förderprogramm wird mit der Inkraftsetzung des Förderreglements durch den Regierungsrat mit separatem Beschluss nach Ablauf der Referendumsfrist und anderen Fristen beginnen. Ausgaben, die nach der heutigen Bewilligung des Rahmenkredits getätigt werden und förderberechtigt sind, können ab dann geltend gemacht werden. Ich bin sicher, dass Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh sich dazu noch äussern wird, auch dazu, wie die Informationskampagne, inklusive Medienkampagne, und die Abwicklung über das kantonale Gesuchs-Portal unter Federführung der Baudirektion angesiedelt wird.

Die Kommission befasste sich eingehend mit der Verbuchung des Rahmenkredits. Beantragt ist, dass der Rahmenkredit zulasten des Strassenfonds bewilligt wird. Dies wurde von verschiedener Seite hinterfragt, vor allem auch angesichts der Tatsache, dass Halterinnen und Halter

von reinen Elektrofahrzeugen gemäss geltenden kantonalen Verkehrsabgabegesetz von den jährlichen Strassenverkehrsabgaben unbefristet befreit sind. Die potenziell Begünstigten vom Rahmenkredit würden bereits – und nun ein zweites Mal – von staatlichen Vorgaben profitieren beziehungsweise finanziell entlastet. Das ginge zu weit. Dies ist auch ein Teil der Begründung für den Minderheitsantrag; umso mehr, weil der Strassenfonds nach Inkraftsetzung der durch das Stimmvolk angenommenen PI Brunner (*KR-Nr. 321/2013 von Altkantonsrat Robert Brunner*) ab 2023 unter weiterem Stress beziehungsweise Abfluss an jährlichen Mitteln von zusätzlich 70 Millionen Franken stünde. Für eine fundierte finanzielle Auslegeordnung wurde der Sicherheitsdirektor, Herr Regierungsrat Mario Fehr, für einen – ich sage einmal – facettenreichen und lebendigen Austausch und eine persönliche Einschätzung in der Kommission eingeladen. Die Regierung, inklusive einer vierten Direktion bei diesem Thema, nämlich die Finanzdirektion, sei daran, die Struktur der Strassenabgaben, inklusive der möglichen Aufhebung der gegenwärtigen und politisch gewollten Befreiung von Elektrofahrzeugen beziehungsweise Fahrzeugen mit null CO₂-Emissionen, zu modifizieren. Der ganze Prozess solle aber auch mit den Entwicklungen auf Bundesebene koordiniert werden. Dies alles würde dauern und eine Änderung der kantonalen Strassenverkehrsabgaben würden somit erst nach Ablauf des Rahmenkredits möglich sein. Zwischenzeitlich beziehungsweise interessanterweise legt der Regierungsrat im Ergänzungsbericht des Postulates «Strassengelder für Strassen», Vorlage 5733b, einen Vorschlag für eine kantonale Zwischenlösung betreffend eine schrittweise Aufhebung der Befreiung für emissionsfreie Fahrzeuge vor, die Fortsetzung folgt also.

Die Kommissionsminderheit – und ich komme jetzt gleich zum Abschluss – lehnt den Rahmenkredit ab. Die SVP-Fraktion ist überzeugt, dass sich die E-Mobilität auch ohne diese spezifische Förderung dank der starken Verbreitung dieser Technologie in der modernen Autoindustrie durchsetzen wird. Der Rahmenkredit führe nur zu Mitnahmeeffekten bei ohnehin angedachten Projekten. Die Minderheit erachtet es zunehmend als stossend, dass die Besitzenden von E-Mobilen, E-Fahrzeugen mit Geldern aus dem Strassenfonds unterstützt werden, indem sie bis auf Weiteres trotz Strassennutzung von Verkehrsabgaben befreit sind, nichts einzahlen. Besten Dank, und ich werde mich nachher nochmals ganz kurz zu Wort melden.

Minderheitsantrag Christian Lucek, Sandra Bossert, Hans Egli (in Vertretung von Daniela Rinderknecht), Ueli Pfister:

Auf Ziff. I und II der Vorlage wird nicht eingetreten.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Sie werden heute einem erneuten Fördertopf für die Elektromobilität und, damit verbunden, zwei Stellen für dessen Administration zustimmen. Ich erläutere Ihnen, weshalb die SVP dies ablehnt:

Grundsätzlich ist es durchaus richtig, dass die Elektrofahrzeuge zu Hause geladen werden sollten, und es stimmt auch, dass dies in Gemeinschaftsgaragen nicht ohne weiteres möglich ist. Es ist aber auch so, dass mit der stetig fortschreitenden Elektrifizierung die Nachfrage deutlich ansteigt und Liegenschaften mit vorbereiteten Ladelösungen einen Marktvorteil aufweisen. Bauherren und Investoren rüsten daher Neubauten ohnehin mit Ladestationen oder Ladeoptionen aus. Ähnlich ist es bei Bestandesbauten. Mittlerweile gibt es zahlreiche Modelle, wie sich Nachrüstungen und Lademanagement bis hin zu fixfertigen Abrechnungsprogrammen auch in Gemeinschaftsgaragen mit Mieten oder im Stockwerkeigentum realisieren lassen. Mit anderen Worten: Wir fördern hier etwas, was längst im Gange ist. Wer sich heute mit dem Ausbau von Ladestationen beschäftigt, wird nun warten, bis der Rahmenkredit zur Verfügung steht, ein typischer Mitnahmeeffekt also. Als Immobilienvorstand in unserer Gemeinde habe ich selbst die Offerte für den Ausbau in einer grösseren Tiefgarage bereits auf dem Tisch. Aber auch wir werden natürlich jetzt den Batzen vom Staat abwarten, obwohl das Projekt unabhängig davon realisiert würde. Da werden wir bestimmt keine Ausnahme sein. Wir hoffen aber natürlich, dass die Installateure diesen Förderbeitrag nicht künftig gleich in ihrer Offerte draufschlagen werden, was dann ein Mitnahmeeffekt in die andere Richtung wäre.

Doch besonders stossend ist, woher das Geld kommen soll: ausgerechnet aus dem Strassenfonds, welcher ohnehin eine Unterdeckung aufweist und jetzt nach der PI Brunner nun zusätzlich mit weiteren 50 Millionen Franken geschröpft werden soll. Die Begründung in der Vorlage, dass die Förderbeiträge ja den Strassenfahrzeugen zugutekommen, sei es angezeigt, diese zulasten des Strassenfonds verursachergerecht zu finanzieren, ist doch schon reichlich abenteuerlich. Denn es werden ausgerechnet die Strassenfahrzeuge gefördert, welche im Kanton Zürich von Verkehrsabgaben befreit sind und naturgemäss auch nicht über die Mineralölsteuer einen Beitrag an die Infrastruktur in den Strassenfonds leisten. Aber auch Elektromobilität benötigt Strassen. Durch das im Vergleich zu ähnlichen konventionellen Fahrzeugen höhere Gewicht

beanspruchen sie diese sogar eher noch mehr. Wenn schon verursachergerecht, so muss im Rahmen der Revision des Verkehrsabgabengesetzes die Befreiung von Elektrofahrzeugen ein Ende haben. Sonst haben wir zwar Ladestationen und Elektrofahrzeuge, aber nur noch Löcher in den Strassen.

Immerhin hat die Kommission in ihrer Weisheit das Förderprogramm zeitlich begrenzt. Wir lehnen die Vorlage jedoch aus den genannten Gründen ab und stimmen der Abschreibung des damit verbundenen Postulates 297/2017 zu. Ich danke Ihnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): «Vermeiden, verlagern, verbessern», heute sprechen wir viel über Mobilität und darum erinnere ich gerne wieder an dieses wichtige Credo der Verkehrsplanung. Und für uns gibt es da eine klare Priorisierung von erstens Vermeiden, zweitens Verlagern und nur noch drittens Verbessern. Mit diesem Förderprogramm bewegen wir uns ganz klar im Bereich des Verbesserns und darum unterstützen wir es auch. Der Autoverkehr muss so schnell wie möglich elektrifiziert und dekarbonisiert werden, und der Fokus liegt hier auf «so schnell wie möglich». Natürlich verändert sich der Markt gerade von selbst in diese Richtung, aber die Klimakatastrophe verlangt von uns hier ja, wesentlich schneller vorwärts zu machen, als die freien Marktkräfte es würden. Nur mit solchen Programmen können wir das Ziel des Kantons erreichen, tatsächlich bis 2040 netto null Treibhausgase auszustossen.

Richtig ist für mich auch die grössere Förderung der bidirektionalen Ladestationen, da auch ich die Autobatterien als ein spannendes Potenzial erachte, um unseres Stromnetz zu stabilisieren und die Fotovoltaik optimal einzusetzen. Es ist für uns ausserdem sehr richtig und wichtig, dass auf das Laden am Wohnort fokussiert wird. Darum unterstreiche ich gerne den Hinweis in der Vorlage 5842 beim Seitenwechsel von Seite 6 auf 7, dass das Laden am Arbeitsort und bei Einkaufseinrichtungen zu einer verstärkten Autonutzung führen kann und darum vom Förderprogramm ausgeschlossen ist. Ich freue mich auch darüber, dass die Gemeinden viel Spielraum bekommen, das Förderprogramm für ihre Verhältnisse optimal zu nutzen. So weiss ich, dass unsere Stadt Zürich nur zurückhaltend Ladestationen in der blauen Zone einrichten wird, und empfehle auch anderen urbanen Gemeinden, hier zurückhaltend zu sein, um diese Platzverschwendung nicht noch mehr zu manifestieren. So bleibt dann auch mehr Geld im Fördertopf für echt ländliche Gemeinden, wo ein Vermeiden und Verlagern der Mobilität tatsächlich schwierig ist.

Dann noch zum Wasserstoff: Wir alle wissen, dass die Effizienz, aus Strom zuerst Wasserstoff herzustellen und dann diesen wieder indirekt in Bewegungsenergie umzuwandeln, sehr schlecht ist. Darum freue ich mich, dass das Förderprogramm nur wenige Tests mit Wasserstofftankstellen unterstützen will. Dieser Anteil ist so klein, dass es sich nicht lohnt, diesen mit einem Antrag aus dem Programm zu streichen. Und gegen den Erkenntnisgewinn aus diesen Pilotprojekten wehren wir uns sicher auch nicht. Unsere Unterstützung des Förderprogramms CO₂-arme Mobilität hindert uns aber natürlich nicht daran, weiter alles zu fordern und zu unterstützen, was das Vermeiden und Verlagern von privatem Autoverkehr stützt. Herzlichen Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die Grundlage für den heutigen Rahmenkredit ist ja die Motion der FDP, welche 2019 einen Schub für die technologieoffene CO₂-arme Mobilität gefordert hatte, und auch für das regierungsrätliche Programm DiNaMo aus der Volkswirtschaftsdirektion. Die Forderungen unserer Partei sind damit aufgenommen, die Motion ist erfüllt. Mit dem vorgelegten klar befristeten Rahmenkredit können nun für die Jahre 2023 bis 2026 dringend notwendige finanzielle Anreize in der Höhe von 50 Millionen Franken geschaffen werden. Die Motion fügt sich somit nahtlos in Strategie und Handlungsprogramm von DiNaMo ein, welches die Förderung von CO₂-armem Strassenverkehr als Massnahme mit grossem Wirkungspotenzial bei schneller Umsetzungsmöglichkeit identifiziert hatte. Auch fügt sie sich in die langfristige Klimastrategie des Kantons ein. Der Verkehrssektor macht im Kanton mit 39 Prozent einen Hauptanteil an Treibhausgasemissionen aus. Und folgerichtig hat der Kantonsrat nun die Prioritäten mit einem Rahmenkredit zur Förderung von CO₂-armer Mobilität gelegt.

Richtigerweise setzt der Rahmenkredit, wie von uns gefordert, an der notwendigen Infrastruktur für Fahrzeuge an. Es braucht eine entsprechende Infrastruktur, wie Ladestationen für Elektrofahrzeuge und Wasserstofftankstellen oder Tankstellen für synthetische Treibstoffe, damit sich Personen und Firmen beim Kauf bereits für CO₂-arme beziehungsweise CO₂-freie Fahrzeuge entscheiden. Mit der Förderung schaffen wir die Basis für einen Kaufschub solcher Mobilität, und zwar für Personen- wie auch für Lastwagen. Für beide soll entsprechende Infrastruktur, welche im Kanton Zürich noch nicht ausreichend ist, rasch zugebaut werden. Vor allem bei Mehrfamilienhäusern gibt es noch grosses Potenzial. Studien haben gezeigt, dass das grösste Hemmnis für den Umstieg das Fehlen einer Ladestation ist, und die Regierung trägt dem

Rechnung im differenzierten Förderprogramm; es geht um Basisinstallationen, Zustupf für einzelne Parkplätze, bidirektionale Ladestationen. Vor allem die Förderung Letzterer, der bidirektionalen Ladestationen, überzeugt uns durch den innovativen Ansatz. Denn damit kann Strom aus der Fahrzeugbatterie direkt zurück ins Netz gespeist werden, was es erlaubt, Lastspitzen abzdämpfen und so das Stromnetz zu entlasten. Auch der Güterverkehr wurde nicht vergessen. Hier setzt die Regierung nicht nur auf batterieelektrischen Antrieb und die Förderung von entsprechenden privaten Ladestationen bei Logistikunternehmen, sondern sie möchte einen Fokus auf Wasserstoff-Lastwagen und vor allem die passende Infrastruktur legen, wobei Pilotprojekte – und das finden wir wiederum löblich – zusammen mit privaten Partnern geschaffen werden sollen.

Die Frage, aus welcher Quelle die Förderung kommen soll, wurde in der Kommission ausgiebig diskutiert. Aus Sicht der FDP ist die Belastung des Strassenfonds, der durch die Auswirkungen der PI Brunner bereits stark belastet ist, nicht besonders glücklich. Wir hätten uns auch vorstellen können, dass es eine Belastung der allgemeinen Staatskasse gibt. Wir akzeptieren nun aber, nachdem die rechtlichen Grundlagen ausreichend geklärt worden sind, dass die Mittel für den Rahmenkredit aus dem Strassenfonds genommen werden. Den Bedenken der SVP, dass einseitig eine Minderheit von Eigentümern von Elektrofahrzeugen mit Geldern aus dem Strassenfonds gefördert wird, in welchen diese bislang ja wegen der Befreiung von Verkehrsabgaben nichts einzahlen, kann nun entgegnet werden, dass sich dies gemäss der Regierung bis 2025 ändern soll. Eine Ankündigung, die bereits mit der Festsetzung des Strategieprogramms DiNaMo öffentlich geworden ist, das ist nichts Neues. Grundsätzlich glücklich sind wir von der FDP über die Befristung des Rahmenkredits. Für uns ist es klar, dass es anschliessend, nach 2026, eine Evaluation über die Wertigkeit des Instruments und auch eine Bedarfserhebung braucht, bevor wir über eine Fortsetzung befinden können.

Für die FDP war bei der Ausarbeitung ihrer Motion klar, dass es eine mögliche Förderung CO₂-armer Mobilität geben muss, die technologieoffen auszugestalten ist. Das ist mit dem vorliegenden Rahmenkredit zwar angestrebt, wenn auch mit einem etwas einseitigen Fokus auf die Förderung der Elektromobilität. Das mag nun daran liegen, dass die Elektromobilität gegenüber anderen Technologien, wie Wasserstoff, einfach wesentlich marktreifer ist und zum eigentlichen Stand der Mobilitätstechnik gehört. Bei Wasserstoff ist es so, dass noch etliches – die Herstellung, die Ausrüstung der Tankstellen – der Marktreife harret. Wir

sind aber zufrieden, dass die Regierung die Wasserstofftechnologie immerhin mit den Leuchtturmprojekten berücksichtigt. Ebenfalls zufrieden sind wir darüber, dass das strategische Ziel des schrittweisen Weggommens der CO₂-intensiven Mobilität so rasch aufgegriffen wurde. Eine möglichst zügige Umsetzung ist nun wichtig, damit in der Übergangszeit nicht mit Investitionen zugewartet wird. Der Schub, CO₂-arme und CO₂-freie Mobilität zu fördern, ist uns von der FDP den Rahmenkredit im Sinne einer klassischen Anschubfinanzierung wert. Ja, es ist der FDP die Weiterentwicklung, die nachhaltige Weiterentwicklung der Mobilität und damit eben auch der individuellen Mobilität im Allgemeinen, wert. Wir stimmen zu.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich möchte mich in meinem Votum auf zwei Aspekte konzentrieren: Der Aspekt 1, das sind die Sammelgaragen. Hier in den Sammelgaragen oder in den Gemeinschaftsgaragen haben wir ein grösseres Problem bezüglich der Einrichtung von Ladeinfrastruktur. Wo es nicht weitergeht – und das haben wir ja bereits letzte Woche (*Ablehnung der Motion KR-Nr. 459/2020*) gesehen –, ist beim «Recht auf Laden». Es werde anscheinend nicht akzeptiert, dass hier Vorschriften zum Zuge kommen sollen, die das «Recht auf Laden», die in der Stockwerkeigentümergeinschaft eben die Besitzer von Stockwerkeigentum stärken würden oder die die Mieter gegenüber der Verwaltung und den Eigentümern der Mietliegenschaften stärken würden, um das Recht hier durchsetzen zu können. Heute versuchen wir es jetzt mit einer Finanzierung, mit einem Rahmenkredit. Der Widerstand gegen diese Infrastruktur, gegen diese Einrichtung ist gross, weil es natürlich so ist, dass jetzt im Moment nur ein Teil der Mieter oder Eigentümer auf Elektromobilität umschwenkt und die anderen noch nicht, es aber eben sinnvoll ist, wenn gerade die ganze Garage verkabelt wird. Und es ist auch sinnvoll, wenn man dann eben gerade ein Lademanagement einführt, wenn man das bidirektionale Laden ermöglicht und somit die Autobatterie auch gleich wieder für die Gemeinschaft nutzt. Das ist natürlich komplizierter. Und wenn jemand keine Lust hat, das mitzufinanzieren, weil er sich vor einem Jahr oder vor zwei Jahren einen neuen Benziner oder ein Dieselmotorfahrzeug gekauft hat, dann ist das auf eine Art nachvollziehbar. Hier bräuchte es aber rechtliche Vorschriften, die das verändern würden. Heute versuchen wir das jetzt zumindest so zu ändern, dass ein Anreiz geschaffen wird, damit man vielleicht dann eher Ja sagt, auch wenn man als Stockwerkeigentümer noch nicht direkt davon profitiert.

Der zweite Punkt, auf den ich noch eingehen möchte, ist die Finanzierung. Wir haben es bereits verschiedentlich gehört und wir haben auch die Sympathien gehört, die die FDP für den SVP-Antrag hat, weil jetzt die Finanzierung aus dem Strassenfonds kommt. Grundsätzlich ist es richtig, dass wir die Finanzierung dieser Verkehrsinfrastrukturanlage – und dazu gehört es eben auch, wenn wir es nicht durch Vorschriften regeln können – über die Infrastrukturfinanzierung machen, und dafür ist der Strassenfonds zuständig. Wir haben es auch jetzt verschiedentlich gehört, es sei problematisch, diesen jetzt nochmals zu belasten, weil ja mit der PI Brunner jetzt schon wieder 50 Millionen Franken aus dem Strassenfonds abfliessen würden. Nun, wie gesagt, der Strassenfonds ist dazu da, die Strassen zu finanzieren oder, breiter gesehen, die Infrastruktur zu finanzieren, die wir für den Strassenverkehr benötigen. Und jetzt sollen zukünftig nicht mehr nur 1500 Kilometer Staatsstrassen finanziert werden, sondern auch ein Beitrag an Gemeindestrassen geleistet werden, die den grössten Teil des kantonalen Strassennetzes ausmachen. Das ist also nur gut und recht, genauso wie es gut und recht ist, dass aus dem Strassenfonds jetzt diese Ladeinfrastruktur finanziert wird. Man kann darüber streiten, man kann darüber diskutieren, ob es mittlerweile an der Zeit ist, dass die Elektrofahrzeuge auch einen Beitrag an die Infrastrukturfinanzierung leisten sollen, denn ja, sie benötigen diese Infrastruktur auch. Und hier ist die Lösung im Grundsatz einfach: Wir brauchen einerseits eine leistungsabhängige Infrastrukturfinanzierung und wir brauchen eine Deckung der externen Kosten. Und über die externen Kosten hätten wir dann auch gleich die Förderung der Elektromobilität, weil die Elektromobilität positive oder weniger negative Auswirkungen hat auf das Klima und auch lokal bezüglich der Luftschadstoffe auf die lokale Luftreinhaltung. Also hier hätten wir dann die Förderung. Das ist aber ein Punkt, an dem weder Regierung noch Parlament wirklich mitarbeiten möchten. Seit 2012 liegt ein Vorstoss (*KR-Nr. 340/2021*) vor, der genau diese externen Kosten des Verkehrs regeln möchte und wo sich Regierung und Parlament weigern, vorwärts zu machen. Bei der leistungsabhängigen Infrastrukturfinanzierung, da brauchen wir dann noch den Bund. Der soll hier vorwärtsmachen – ich hoffe, wir finden hier eine Lösung – und dann ist das Problem mit der Unterfinanzierung auch gelöst. Ich bitte Sie also, stimmen Sie diesem Antrag heute zu. Er ist grundsätzlich richtig von der Finanzierungsquelle her und er ist dringend notwendig, um die Elektromobilität zu fördern, dieser Ansatz, der jetzt auf dem Tisch liegt und mehrheitsfähig ist. Ich danke Ihnen.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Der Anteil des CO₂-Ausstosses durch den Verkehr hat von 1990 bis 2020 weiter zugenommen. Nach Zahlen des Bundesamtes für Statistik ist der Verkehr für 31,6 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Damit hat dieser Anteil beim Verkehr in den letzten 30 Jahren um 4 Prozent zugenommen. Während die Treibhausgasemissionen in den Segmenten Haushalt, Industrie, Dienstleistungen zurückgehen, stagnieren wir beim Verkehr auf einem viel zu hohen Niveau. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagen sinken, das Ziel aber von 95 Gramm oder korrigiert 118 Gramm wird aber bei weitem nicht erreicht. Sanktionen bei den Importeuren in der Höhe von 132 Millionen Franken scheinen zu tief zu sein, um eine Wirkung zu zeigen. Die Importeure setzen immer noch zu wenig auf Elektrofahrzeuge. Wir sehen aber, dass der Handlungsbedarf gross ist. Die Treibhausgasemissionen beim motorisierten Individualverkehr müssen sinken. Erfreulich hingegen ist, dass der Anteil der E-Fahrzeuge deutlich zugenommen hat. 2020 waren schon mehr als 24 Prozent der Neuzulassungen Steckerfahrzeuge, also Plug-in-Hybride, und auch rein elektrisch betriebene Fahrzeuge.

Sicher getrieben durch das Verbot von neuen Verbrennern in der EU ab 2035, stellt die Autoindustrie in Europa völlig auf Elektrofahrzeuge um. Schade, dass die Schweiz auch hier wieder aussen vor ist. Man könnte meinen, unsere bürgerlichen Politiker in Bern müssten eine grosse Autoindustrie verteidigen. Die Volkswirtschaftsdirektion hat mit dem DiNaMo eine Strategie festgelegt, welche sich der Nachhaltigkeit in der Mobilität annimmt. Eine Teilstrategie daraus ist die Dekarbonisierung des Verkehrs. Das Förderprogramm ist eine befristete Massnahme, welche aus dieser Strategie folgt: Anreize zu schaffen, E-Ladeinfrastruktur zu realisieren, dort, wo der Zubau heute am schlechtesten läuft. Das ist in bestehenden Mehrfamilienhäusern und bei Stockwerkeigentümern. Hier soll eine Teilfinanzierung der Grundinstallation vorgenommen werden. Für Mieterinnen und das Gros der Schweizerinnen und Schweizer ist es ein Hemmnis, wenn kein Parkplatz mit Ladeinfrastruktur vorhanden ist. Und damit werden Investitionen in CO₂-freie Mobilität um weitere fünf Jahre nach hinten verschoben.

Mit dem Kredit sollen auch Anreize geschaffen werden für innovative, aber noch sehr teure Lösungen, wie das bidirektionale Laden, welches einen wichtigen Teil dazu beitragen kann, um die Stromnetzverstärkung in Zukunft zu vermeiden oder geringer zu halten, da einerseits die Batterien für übergeordnetes Lastmanagement dienen können, andererseits Strom im Quartier selbst genutzt werden kann, weil er dort gespeichert bleibt und vor Ort wiederverwendet werden kann.

Die Grünen erachten grossmehrheitlich das Förderprogramm als sinnvoll und zielführend, um die Dekarbonisierung im Verkehr voranzutreiben. Die Elektromobilität soll aber nur ein Teil der zukünftigen Mobilität sein. Eine Eins-zu-eins-Transformation kann nicht das Ziel sein. Eine Verschiebung hin zu mehr Fuss- und Radverkehr und multimodaler Mobilität ist dabei noch viel zentraler. Auch dazu erwarten wir von der Volkswirtschaftsdirektion möglichst rasch weitere Massnahmen. Heute sind 11'000 von circa 500'000 Parkplätzen, privaten Parkplätzen, im Kanton Zürich mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet. Es gibt hier also noch ein grosses Potenzial, um vorwärtszukommen. Wir Grünen sind sehr kritisch beim Rahmenkredit, wenn es um Investitionshilfen im öffentlichen Raum, zum Beispiel bei den blauen Zonenparkplätzen, geht. Es ist nicht Staatsaufgabe, Ladeinfrastruktur zu erstellen, auf keiner staatlichen Ebene. Deshalb betrachten wir die Förderung von Anwohnerparkplätzen als unnötig und rufen den Regierungsrat auf, diesen Teil des Förderprogramms noch einmal zu überdenken und aus dem Programm herauszunehmen. Die öffentliche Hand soll dort Elektroladeinfrastruktur schaffen, wo ihre Fahrzeuge stehen oder Mitarbeiter parkieren können – auf Werkhöfen, bei Polizeiposten, in Tiefgaragen der Verwaltung – und diese der Öffentlichkeit nach Möglichkeit, zum Beispiel nach Arbeitsschluss, zugänglich machen. Gleiches gilt für die Gemeinden. Die Grüne Fraktion wird dem Rahmenkredit grossmehrheitlich zustimmen, möchte aber der Volkswirtschaftsdirektion nahelegen, den Kredit für Private auf Privatgrundstücken zu nutzen und nicht die Infrastruktur im öffentlichen Raum zu fördern. Besten Dank.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die CO₂-arme Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil der Umweltbilanz und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase. Alle Arten von nicht fossilen Treibstoffen, alle Arten müssen gefördert werden, und die entsprechenden Ladestationen müssen möglichst schnell verfügbar und gut erreichbar sein. Dieser Rahmenkredit soll Anreize schaffen, unter anderem, um Ladestation zu erstellen, mit möglichst einheitlichen Standards. Dieser grosse Rahmenkredit von 50 Millionen Franken muss jedoch auch finanziert sein, vorgesehen ist dafür der Strassenfonds. Der Strassenfonds wird durch die Strassenverkehrsabgaben geäufnet, bis heute ohne Beiträge der E-Autos. Nun ist es an der Zeit, diese Praxis zu überdenken. Bei einer hoffentlich steigenden Zahl von E-Fahrzeugen wird ansonsten nicht mehr genügend Geld im Fonds sein, um solche wichtigen Rahmenkredite zu finanzieren. Heute sind rund 46'000 Elektrofahrzeuge in unserem Kanton unterwegs, von ganz unterschiedlicher Bauart

und Grösse. Besonders die grossen und schweren E-SUV beanspruchen unsere Strassen sehr, und es kann nicht sein, dass diese Boliden von Strassenverkehrsabgaben befreit sind. Wir erwarten, dass die Reform der Strassenverkehrsabgaben nun zügig vorgebracht wird.

Die Mitte-Fraktion ist mit der Abschreibung des Postulates einverstanden, stimmt der Befristung dieses Kredits zu, da die CO₂-arme Mobilität sich noch stark verändert, und selbstverständlich stimmen wir auch dem Rahmenkredit zu.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): «Wir wollen der Elektromobilität zum Durchbruch verhelfen.» Das sind mit Sicherheit nicht die Worte von Gabi Petri, sondern jene des CEO (*Helmut Ruhl*) des grössten Automobilimporteurs (*AMAG AG*) der Schweiz an der Jahrespressekonferenz im vergangenen Januar. Über Autos mit Verbrennungsmotor hat er dabei kein einziges Wort verloren. Dass die Tage der fossil betriebenen Asphalt-Kutschen gezählt sind, zeigt sich auch an der Radikalität, mit der der grösste europäische Automobilkonzern VW seinen Systemwandel betreiben will: 30 Milliarden Euro lässt er sich die Verwandlung des ehemaligen Dieselsünder in den künftigen Weltmarktführer für E-Mobilität kosten. Auch andere Automobilhersteller haben das grosse Potenzial erkannt und wissen, dass die Zukunft der E-Mobilität gehört; und das nicht unbedingt, weil Strom die unbestritten beste Antriebsenergie ist, sondern weil die CO₂-arme Mobilität in ihrer Gesamtweltbilanz einen wesentlichen Faktor zur Reduktion des Treibhausgasausstosses darstellt und rechtzeitig einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann.

Dass mit dem vorgeschlagenen Rahmenkredit der Ausbau der Lademöglichkeiten am Wohnort im Fokus steht, ist absolut sinnvoll. Denn mit den langen Standzeiten ist dort langsames Laden batterieschonend und netzverträglich möglich. Die staatliche Unterstützung für die zu erstellenden Grundinstallationen in Ein- und vor allem Mehrparteienhäusern hilft Kosten zu senken und damit einen Anreiz zu schaffen, auf Elektromobilität umzusteigen. Dass es dabei, wie schon erwähnt, zu Mitnahmeeffekten kommt, ist wie bei den meisten Förderprogrammen unschön, aber unvermeidlich. Begrenzt werden die Mitnahmeeffekte immerhin dadurch, dass die vom Förderprogramm Profitierenden trotz der finanziellen Anreize immer noch den meist grösseren Teil der Kosten für den Umstieg auf die Elektromobilität selber tragen. Das Förderprogramm spricht ja explizit von Unterstützung und nicht von voller Kostenübernahme, und das ist auch richtig so.

Leider verpasst haben wir die Chance, insbesondere im Miethäusern oder Stockwerkeigentümerobjekten sinnvolle Grundlagen für einen koordinierten und einheitlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur zu schaffen. Vor allem haben die über 75 Prozent Mietenden im Kanton Zürich noch immer keine gesetzliche Unterstützung, um für ihr CO₂-armes Fahrzeug zu einer geeigneten Ladestation zu kommen. Bleibt zu hoffen, dass die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion dennoch ihrer Strategie treu bleiben, die sie im vergangenen Sommer präsentiert hatten. In ihrem Grundlagen- und Strategiebericht zur Infrastruktur für alternative Antriebe wird nämlich Folgendes festgehalten, ich zitiere: «Um einen hohen technischen Standard zu gewährleisten, Mitnahmeeffekte zu vermeiden und um einer unnötigen Belastung des Stromnetzes vorzubeugen, ist die Förderung an Bedingungen zu knüpfen.» Weil diese Bedingungen auch die Forderungen unseres damaligen Postulates 297/2017 enthalten, sind wir bereit, dieses als erledigt abzuschreiben.

Noch ein paar Worte zur Finanzierung über den Strassenfonds. Es ist richtig, die Elektromobilität ist befreit von Verkehrsabgaben und leistet auch keinen grossen Beitrag über die Mineralölsteuer. Jedoch leistet sie indirekt einen Beitrag, indem sie weniger externe Kosten verursacht: weniger Lärm, weniger CO₂-Ausstoss, der letztlich ja auch von der Allgemeinheit getragen wird. Und zur Erinnerung: Die Bevorzugung von Fahrzeugen mit tiefem CO₂-Ausstoss ist politisch gewollt. Denn auch sie fördert indirekt einen Umstieg auf umweltschonende Mobilität. Wenn wir heute den 50-Millionen-Rahmenkredit beschliessen, sagen wir somit Ja zu einer Mobilität, die für Mensch und Umwelt eine deutliche Verringerung der Belastungen bringt und vor allem den Weg dorthin massiv beschleunigt. Zudem werden Technologien unterstützt, die Innovation fördern und für unser Land neue Wirtschaftszweige schafft. Die EVP will, dass unsere Mobilität nicht erst für unsere Enkelinnen und Enkel, sondern schon heute zukunftstauglich wird, und unterstützt darum diesen Rahmenkredit.

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU: Einfach noch zwei präsidiale Ergänzungen, und dann erlaube ich mir auch noch eine kurze persönliche Bemerkung. Zum Strassenfonds – das wurde von verschiedenen Kommissionskolleginnen und -kollegen auch entsprechend erwähnt – gab es wirklich eine sehr vertiefte Debatte in der Kommission. Es lag auch ein Antrag auf eine anderswertige Verbuchung auf dem Tisch. Dieser Antrag ist aber heute hier nicht gestellt.

Dann möchte ich noch einige Worte verlieren zum Postulat betreffend Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge. Das soll eben als erledigt abgeschlossen werden, auch der Erstpostulant ist dafür, das haben wir gehört. Mit dem Postulat wurde die Regierung aufgefordert, gesetzliche Grundlagen zu schaffen, damit bei Neu- und Umbauten bauliche Vorbereitungen von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge vorgenommen werden. Es zeigte sich, dass bei Neubauten eine solche Aufforderung nicht mehr nötig ist, das wird gemacht. Und bei Altbauten dürften die mit dem Rahmenkredit geschaffenen finanziellen Anreize zielführender sein als neue komplizierter Vorschriften, die in der Praxis dann auch sehr schwierig umzusetzen sind.

Noch persönlich ganz kurz: Gestern wurde ich im «Terrasse» in Zürich unter Freunden bei einem Brunch in einem privaten Gespräch darauf hingewiesen, dass der beantragte Rahmenkredit ein klassischer freisinniger Ansatz für eine Anschubfinanzierung sei und dass es wie beim Bobsport darauf ankäme, dass der Start mit einem kräftigen Kick gelinge. Nachher würde die Sache von alleine laufen beziehungsweise auf Touren kommen, am besten ungebremst; ein glänzender Vergleich vor allem auch für alle, die in der Umsetzung in der Volkswirtschafts- und der Baudirektion involviert sein werden.

Und am Schluss noch dies: Als Erstmotionär bin ich mit der Umsetzungsvorlage sehr zufrieden. Von der Idee vor den Wahlen 2019 bis heute, wiederum unmittelbar vor den Wahlen, sind vier Jahre verstrichen. Schneller geht so etwas im Kanton Zürich nicht, das sind die politischen Prozesse bei uns, das ist auch gut so und daran habe ich mich auch gewöhnt. Denn man kann innehalten und zwischenzeitliche Entwicklungen einbeziehen beziehungsweise die Idee nochmals kritisch hinterfragen. Das habe auch ich getan, glauben Sie mir. Es bleibt eine zielorientierte, effektive, befristete und aus meiner Sicht auch einmalige Anschubförderung hier im Kanton Zürich. Ich habe fertig, Danke.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Ich spreche hier ausdrücklich als Präsident des Verbandes der Gemeindepräsidien. Der Präsident der Kommission hat darauf aufmerksam gemacht, dass wir Position bezogen haben, und ich möchte das ergänzen. Er hat das Beispiel des Bobs genannt, und ich muss sagen: Der Vorstoss wurde 2019 eingereicht. Der Anschub ist längstens erfolgt, der Bob fährt also, es braucht nicht weitere Mittel und Massnahmen.

Grundsätzlich ist es aber wichtig, die kritische Position des Verbandes nochmals zu nennen. Auf der einen Seite haben wir seit 2019 eine deutliche Verdichtung bei den Ladestationen erreicht. Praktisch in allen

neuen Bauten werden diese Ladestationen eingebaut. Als Zweites ist festzuhalten, dass es nicht Aufgabe der öffentlichen Hand sein kann, diese Stationen zu errichten, zu finanzieren. Und wir haben das von Herrn Galeuchet und den Grünen gehört, sie sind offensichtlich mindestens in einem Teil der gleichen Meinung wie wir. Das Dritte ist: Wir haben einen ausgetrockneten Markt. Und wenn wir diese jetzt noch anheizen, dann bekommen wir die Diskussion, die wir alle kennen. Über die Teuerung werden wir wieder die privaten, nach Ausrüstungsgegenständen suchenden Leute bestrafen. Sie werden teuer bezahlen, was sie gerne wollen. Und am Schluss sei festgehalten: Die Mobilität ist auch ein Problem, das wir haben. Ob es jetzt elektrisch ist oder nicht, spielt keine Rolle, Mobilität wird alle beschäftigen. Wir hätten gerne, dass wir überall 30er-Zonen hätten, und dann ist es doch entscheidend, dass die Mobilität reduziert wird und nicht verbessert. Und zum Schluss sei gesagt: Vor nicht allzu langer Zeit haben wir hier eine Diskussion zum Thema «Strommangellage» geführt. Ich bin nicht sicher, wie Sie das Problem lösen, aber ich gehe davon aus, dass diese Strombezüge auch diese Stromproduzenten belasten. Und da sehen wir einmal mehr, wie komisch wir manchmal argumentieren.

Das zweite Element dieser Vorlage betrifft die baulichen Vorschriften, die angepasst werden sollen. Hier stehen wir klar auf der Seite der Vorlage und sagen, wir können noch Verbesserungen erreichen. Es ist schon viel getan worden, aber wenn wir an Leerrohre denken, die vorsorglich eingelegt werden können, oder dass man die Infrastruktur so ausrichtet, dass auch stärkere Anschlüsse möglich sind, dann sind wir absolut dabei. Vorbereitungsarbeiten sollen möglich werden, im Sinne einer wirklichen Reduktion der Vorschriften im baulichen Bereich.

Am Schluss das Fazit: Wir sind unverändert gegen diesen Rahmenkredit. Er wird wieder auch Ausgaben insbesondere im administrativen Bereich verlangen, und darum ist er als Rahmenkredit einfach nicht zweckmässig. Ich erinnere da – es wurde auch schon gesagt – an die Finanzierung aus dem Strassenfonds für Gemeindestrassen. Wir sind da immer noch am Aufarbeiten.

Wir haben die Vorlage abgelehnt und sind auch jetzt noch der Meinung, dass es der falsche Weg ist und eben auch der falsche Zeitpunkt, nämlich zu spät. Besten Dank.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Ich bin immer wieder erstaunt, wie insbesondere die linken Parteien hier im Raum ihre sozialpolitischen Grundsätze unter den Teppich kehren, wenn es ums Klima geht. Also

ich meine, Umverteilung ist ja Ihr Lieblingsinstrument, wenn es irgendein Problem zu lösen gibt, aber wehe, Sie wittern irgendwo Umverteilung von unten nach oben, dann heulen Sie laut auf. Und was ist denn das hier, bitte, anderes als Umverteilung von unten nach oben, Umverteilung von Arm zu Reich? Sie nehmen das Geld via Strassenfonds von der Krankenschwester, die um 4 Uhr morgens im Spital sein muss und auf das Auto angewiesen ist. Sie nehmen das Geld vom Fabrikarbeiter, der doppelt oder dreimal so lange hätte mit dem ÖV, der auf das Auto angewiesen ist, der sich sicher kein Elektroauto leisten kann. Sie nehmen das Geld vom Kleingewerbler, der es sich eben auch nicht leisten kann, seine ganze Flotte auf Elektro umzustellen. Und wem geben Sie das Geld dann? Sie geben es dem Hausbesitzer, damit er sich eine Ladestation in den Keller bauen kann. Sie geben es auch den Mietern, die genügend Geld haben, sich einen Garagenparkplatz leisten zu können, und die sich auch ein teures Elektromobil leisten können. In jedem anderen Politbereich würden Sie laut aufheulen, wenn eine solche Umverteilung gefördert würde. Aber hier, wo es um das Klima geht, da treten Sie Ihre sozialpolitischen Grundsätze wirklich mit Füßen. Also das wäre mal die erste Bemerkung.

Dann möchte ich noch kurz etwas sagen zum Thema Wasserstoff, und hier erinnere ich wiederum an meine Interessenbindungen (*der Votant arbeitet für Avenergy, dem Branchenverband der Erdölindustrie*). Denn es sind die grossen Marktplayer der Mineralölbranche, die hier sehr aktiv sind und die schon zahlreiche Wasserstofftankstellen gebaut haben. Ohne staatliche Unterstützung, möchte ich hier wirklich deutlich anmerken. Das Ziel war grundsätzlich, dass man diese Wasserstoffmobilität aufbaut ohne staatliche Unterstützung. Und ich gebe Felix Hoesch in einem Punkt recht: Es ist jetzt tatsächlich nur sehr rudimentär in dieser Vorlage, aber ich finde das eben schade, dass der Wasserstoff nicht deutlicher zur Geltung kommt in diesem Kredit. Es erinnert mich ein bisschen – Frau Volkswirtschaftsdirektorin, Sie entschuldigen, dass ich es jetzt sage –, es erinnert mich ein bisschen an ein Feigenblatt, nur damit man auch noch etwas anderes gemacht hat und nicht nur die Elektromobilität fördert. Ich gebe dir aber nicht recht, lieber Felix, wenn du sagst, Wasserstoff sei nicht effizient, und wenn du ihn deshalb ablehnst. Doch du hast eigentlich schon recht, er ist nicht wirklich effizient. Es ist nicht effizient, mit Strom Wasserstoff herzustellen und diesen dann wieder für Mobilität zu brauchen. Das ist aber nur die halbe Wahrheit. Sie können jetzt da schon fuchteln, es ist nur die halbe Wahrheit. Denn solange wir natürlich mit Solarstrom sehr viel Strom produzieren, insbesondere im Sommer, den wir nicht brauchen können, dann

ist es absolut sinnvoll, diesen dann in Wasserstoff umzuwandeln oder vielleicht dann später zu Synfuels (*synthetischer Treibstoff*) umzubauen, damit diese Energie dann auch gespeichert werden kann und dann, wenn es wenig Sonne hat, halt wieder verbraucht werden kann. Ich sage ja nicht, dass es nur Wasserstoff sein soll oder dass es nur Synfuels sein sollen, ich habe auch nichts gegen Elektromobilität. Was wir in Zukunft brauchen, ist eben ein Mix von allem. Wir brauchen Elektromobilität, keine Frage, die ist ja auch im Kommen. Wir werden – tut mir leid, dass ich Ihnen das sagen muss – auch noch mehrere Jahre, sogar Jahrzehnte auf fossile Energie angewiesen sein. Wir werden in gewissen Bereichen Wasserstoff nutzen können und auch die Synfuels haben eine Zukunft, da bin ich überzeugt. Die alleinige Fokussierung auf diese Batteriemobilität – Kollege Kündig hat es ganz richtig gesagt – ist, solange wir Angst haben müssen, dass wir nicht genug Strom haben, einfach nur grotesk, hier einen Ausbau einer derart energie- und stromintensiven Technologie zu fördern. Wir müssen froh sein, ich habe das letzte Woche schon gesagt, dass sich immer noch so viele Autos oder die absolut überwiegende Mehrheit der Autos mit fossiler Energie fortbewegen.

Noch eine allerletzte Bemerkung an Kollegin Franzen: Du hast etwas gesagt von Tankstellen für E-Fuels. Das ist ja eben genau das Schöne: Wenn denn diese E-Fuels oder Synfuels – das ist eigentlich dasselbe –, wenn diese künftig hergestellten flüssigen Antriebsstoffe einmal kommen, braucht es eben keine neue Infrastruktur. Es können die bisherigen Tankstellen verwendet werden, das ist das Schöne daran. Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht): Ich nehme mir das Recht heraus, eine Frage an den KEVU-Präsidenten Gantner zu stellen: Ja, Herr Gantner, Sie haben uns heute salbungsvoll erklärt, Sie seien gestern an einem Festchen mit Freunden gewesen. Wie ich verstehe, war das ein Grossanlass eines sozialdemokratischen Kandidaten mit bürgerlichem Kleidchen (*gemeint ist Regierungsrat Mario Fehr*). Es ist ja heute Mode, dass man noch ein Kleidchen anhat, und der hat es ganz klar. Ich frage Sie jetzt: War das dieser sozialdemokratische Regierungsrat oder Noch-Regierungsrat, der Ihnen dieses Wort in den Mund gesetzt hat, das Sie uns hier so salbungsvoll mitgeteilt haben? Und vielleicht haben Sie auch eine Idee, wer diesen Mann finanziert, ob das der Lotteriefonds ist oder wer, für seine Grossanlässe im «Terrasse».

René Isler (SVP, Winterthur): Kommen wir wieder zur Sache bei diesem Geschäft: Ich stelle einfach fest, wie viele Personen in diesem Saal oder Kolleginnen und Kollegen von der Elektromobilität, von der Fahrzeugtechnik und von den Infrastrukturen relativ wenig bis gar keine Ahnung haben. Die Vogel-Strauss-Politik mag ja im Kindesalter noch schön sein, man sieht nur das, was man gerne sieht. Aber dass es auch noch Probleme gibt oder dass wir vielleicht irgendwo abbiegen, wo es gar nichts mehr zum Abbiegen gibt, ist ja dann die andere Sache. Sie wissen ja alle, dass wir rein energietechnisch keine Chance haben, all die heutigen Fahrzeuge, wenn wir diese eins zu eins übernehmen, auf elektrisch umzustellen. Das geht gar nicht. Wenn das Bundesamt für Energie, damals noch unter der abgetretenen Bundesrätin der SP (*Alt-bundesrätin Simonetta Sommaruga*), das richtig formuliert hat, müssten wir – Stand 2019, diese Zahlen habe ich extra noch einmal nachgeschaut – nochmals 24 Prozent dazu rechnen, zum heutigen Energievolumen, das die Schweiz produziert. Und wir reden jetzt von Strommangellage, das hat auch der Kollege des Gemeindepräsidentenverbandes vorhin auf den Punkt gebracht, wir reden von Energiemangellage. Wir suchen irgendwo nach 24 Prozent mehr Strom. Und wenn Sie sagen «wir schaffen eines Tages sämtliche fossilen Energieträger ab», dann hat man noch mit keinem Buchstaben erwähnt: Was machen Sie dann mit unseren Nutzfahrzeugen und mit unseren schweren Motorwagen? Die bringen ja heute schon bis 30 Tonnen auf die Strasse, Leergewicht 21 Tonnen für einen 36-Tönnner. Schon jedes kleinste Elektrofahrzeug ist wenigstens 350 Kilogramm bis eine halbe Tonne schwerer, als wenn es mit einem fossilen Motor in Bewegung wäre. Wie dekadent ist das, wenn man hier sagt «die schweren Elektrofahrzeuge». Ja, selbstverständlich, auch ein Mittelklassewagen ist bis 750 Kilo schwer, weil diese Lithium-Kobalt-Batterien halt das Gewicht ausmachen. Und es braucht wie bei jedem PC auch noch einen Lüfter zusätzlich. Also mit einem Elektrofahrzeug am Ende des Tages hinstehen und sagen «der ist CO₂-neutral», da lügen wir uns doch in den Sack. Das ist nicht so, das Lithium kommt auch von irgendwoher und das Kobalt auch und die ganze Karosserie auch. Und die Räder sind immer noch rund und aus Gummi, auch das braucht Energie. Und die Installationen, die wir dann machen, die brauchen auch Material. Also wir können doch nicht hingehen und sagen «mein Fahrzeug fährt rein elektrisch, ich bin CO₂-neutral». Nein, das stimmt nicht, das stimmt definitiv nicht. Und wie gesagt, das Hauptproblem ist, dass es diese Strommenge, die es braucht, nicht gibt. Wir sind jetzt bei mir zu Hause – ich habe das heute vor einer Woche schon mal erklärt – zwölf Stockwerkeigentümer. Wir bauen

jetzt alle für uns diese Installationen. Und mehr als drei Fahrzeuge auf einmal kann man in unserem Strassenzug nicht laden, in unserem Haus, einem Zweimal-sechs-Familien-Haus, denn die Netzwerk-Spannung ist gar nicht da. Das können Sie nun drehen und wenden, wie Sie wollen, und das habe ich, wie gesagt, schon vor einer Woche gesagt, und das grösste Problem ist das auf dem öffentlichen Grund. Und dass hier nun der Staat eingreifen und mir als Wohnungseigentümer oder als Hauseigentümer vorschreiben soll, was ich eventuell eines Tages machen muss oder was nicht, finde ich stossend. Also lehnen Sie dieses Geschäft ab, denn es ist keine Lösung für die Zukunft.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Alex Gantner, Sie sind gefragt worden. Wollen Sie antworten? (*Der Angesprochene verneint.*) Gut, dann wird das Wort weiter nicht gewünscht. (*Hans-Peter Amrein steht beim Rednerpult und protestiert.*) Nein, ich sehe keine Wortmeldung. Gut, dann kommen Sie. Man meldet sich bei uns an und dann bekommt man das Wort.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Danke, dass Sie mir das Wort geben, genau darum bin ich gekommen, weil ich nämlich erwarte, dass ich genauso das Wort habe wie alle anderen hier drin. Und Ihr Kommentar von vorher, der muss so nicht sein, Frau Ratspräsidentin, ich erlaube mir das zu sagen. Wissen Sie, wenn ich (*der Votant kandidiert für den Regierungsrat*) von der Presse nicht erwähnt werde, wenn ein Hauseigentümergeverband («Oh-je»-Rufe im Ratssaal) – ja, ja, da können Sie alle weinen –, wenn ein Hauseigentümergeverband mir verweigert, Inserate zu schalten, dann ist das das eine, aber als Parlamentarier in diesem Rat habe ich das Wort. Und Ihre Bemerkung von vorher, die akzeptiere ich nicht.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Gut.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Elektromobilität bewegt – im buchstäblichen wie auch im übertragenen Sinne, das sieht man auch hier im Rat. «Mobilitätswende», «Klimawandel», «Energiemangel-lage», das sind nur einige Themen, die in diesem Zusammenhang vorgebracht werden. Es ist so, die Mobilität befindet sich in einer riesigen Transformation. Wir alle wollen weg von Benzin- und Dieselfahrzeugen hin zu CO₂-armen Fahrzeugen, und das sieht man auch an den aktuellen Statistiken: Noch vor ein paar Jahren war der Anteil von CO₂-armen Autos an den Neuzulassungen verschwindend klein. Das ändert

sich langsam, tatsächlich. So waren 2022 knapp 18 Prozent der verkauften Neuwagen reine Elektroautos, weitere 8 Prozent Plug-in-Hybride, doch immer noch – und das ist eben entscheidend – sind es insgesamt nur gerade 3 Prozent aller Fahrzeuge, die hier im Kanton Zürich Elektroautos sind. Und dabei ist die fehlende Lade- und Betankungsinfrastruktur der Bremsklotz für eine raschere Verbreitung von CO₂-armen Fahrzeugen. Fakt ist: Niemand kauft ein Elektroauto, wenn es nicht einfach geladen werden kann. Und wenn es keine Wasserstoff-Tankstellen gibt, rüstet die Logistikbranche nur zögerlich auf Wasserstoff-LKW um. Die Zürcher Regierung will die Entwicklung hin zu Elektromobilität und dort, wo es sinnvoll ist, auch wasserstoffangetriebener Mobilität. Wir wollen das beschleunigen, und aus diesem Grund hat meine Volkswirtschaftsdirektion zusammen mit der Baudirektion in den letzten Monaten intensiv am Förderprogramm E-Ladestationen gearbeitet. Und ich freue mich, Ihnen heute den Rahmenkredit von 50 Millionen Franken zu beantragen. Ich möchte ganz bewusst betonen: Das Förderprogramm ist befristet und es ist eine Anschubfinanzierung. Das ist eine wichtige Massnahme, um die Klimastrategie des Kantons Zürich zu unterstützen. Sie wissen es, in seiner Klimastrategie hat der Kanton Zürich nämlich das ambitionierte Ziel gefasst, bis 2040, spätestens bis 2050 CO₂-neutral unterwegs zu sein. Da ist tatsächlich der grosse Hebel auch ganz klar beim technischen Umbau des Verkehrssektors. Schliesslich verursacht der Verkehr in unserem Kanton 39 Prozent und damit am meisten Treibgasemissionen.

Damit dieser angestrebte Umbau des Verkehrssektors tatsächlich auch gelingt, benötigen wir die entsprechenden Infrastrukturen. Diese wollen wir aber technologieoffen angehen. Nun ist es aber so, dass heute die Elektromobilität – und dazu zähle ich auch die Wasserstofftechnologie – halt die Alternative zu Benzin und Diesel auf dem Markt ist. Kritische Stimmen sagen tatsächlich, dass der Umstieg auf Elektroautos ohnehin komme und nicht noch extra gefördert werden müsse. Oder was man auch hört, dass wir in einer Energiemangellage seien aufgrund des Krieges mit der Ukraine (*Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine*) und dass wir deshalb nicht noch mehr Elektromobilität fördern sollen. Da bin ich dezidiert anderer Auffassung. Denn nur, wenn wir langfristig – langfristig! – planen, können wir die Klimaziele überhaupt erreichen. Ein Festhalten an den konventionellen fossilen Energieträgern ist keine Option, wie uns neben dem Klimawandel auch die aktuellen geopolitischen Entwicklungen ganz klar zeigen. Die Zeit zum Handeln, die ist jetzt. Nach einer Studie von uns gibt es im Kanton Zürich gerademal 11'000 Ladestationen bei einer halben Million privater Parkplätze. Also

wer keine Lademöglichkeiten hat, der wird auch nicht umsteigen. Und das sieht man auch in Zahlen: Die Schweiz ist im europäischen Ranking auf Platz 8 hinter Norwegen, Island, Schweden, Finnland, Dänemark, Niederlande und auch Deutschland zurückgefallen. Wir wollen nicht nur E-Ladestationen zu Hause fördern, sondern ganz bewusst auch die Logistikbranche unterstützen. Schwere Nutzfahrzeuge benötigen grosse Batterien und das Aufladen muss möglichst schnell gehen. Und genau deshalb unterstützen wir auch die notwendige Schnellladeinfrastruktur für hohe Ladeleistungen und damit auch erhebliche Investitionen. Die Förderung kann hier gerade bei den schweren Nutzfahrzeugen tatsächlich einen Ruck auslösen, um eben die Flotten rascher zu wechseln.

Das vorgeschlagene Förderprogramm ist ganz klar durchdacht und es ist ein wichtiger Baustein hin zu einer ambitionierten langfristigen Klimastrategie. Der Regierungsrat ist auch überzeugt, dass er damit das Anliegen der Motion optimal umgesetzt hat, und wir wollten eben eine befristete Anschubfinanzierung und keine neuen Regulatorien. Deshalb haben wir uns auch entschieden, Ihnen nicht irgendwelche neuen Planungs- und Bauvorschriften vorzulegen. Abgesehen davon, dass dies wieder länger gedauert hätte, ist es tatsächlich so, dass es bei Neubauten tatsächlich funktioniert. Sollten Sie das Förderprogramm heute beschliessen, so können die Zürcherinnen und Zürcher nach Ablauf der 60-tägigen Referendumsfrist ihre Gesuche rückwirkend per heutigem Datum, das heisst 6. Februar 2023, einreichen. Auch damit geben wir Ihnen und auch der Bevölkerung ein klares Zeichen für die Beschleunigung in der Transformation der Mobilität. Danke, wenn Sie diese Vorlage unterstützen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Christian Lucek gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 121 : 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und auf die Vorlage 5842b einzutreten.

Detailbehandlung

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

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

Abstimmung über Ziff. I

Für Ziffer I der Vorlage 5842a stimmen 120 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II.–VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Teilrevision 2018 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr»

Antrag des Regierungsrates vom 5. Februar 2020 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 13. September 2022

Vorlage 5598a

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ich komme zu den Vorbemerkungen zur Organisation und zum Stellen von Anträgen im Rat: Um allfällige Anträge korrekt vorzubereiten, müssen Sie sich an die Personen des Amtes für Raumentwicklung wenden. Neue Einträge sind gemäss Paragraph 87 Absatz 3 KRG (*Kantonsratsgesetz*) nicht zulässig, wenn sie die im Richtplanverfahren vorgesehenen Mitwirkungsrechte der betroffenen Gemeinden verletzen und nicht von der Kommission vorberaten worden sind. Möchte jemand einen Antrag stellen, würde dies ein erneutes Auflageverfahren nötig machen. Deshalb ist ein Antrag zwingend als Rückweisungsantrag zu formulieren.

Jetzt zum Ablauf, ich sehe folgenden Ablauf vor: Es wurde ja kein Antrag auf Nichteintreten gestellt, somit ist Eintreten beschlossen. Wir führen eine Grundsatzdebatte zu dieser Vorlage. Die Detailberatung wird nach dem Inhaltsverzeichnis des Richtplantextes geführt. Für Sprechende gilt folgende Redeordnung: Sprechende der Kommission zehn Minuten, übrige Mitglieder des Kantonsrates je fünf Minuten, dann kommt noch die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin*

Carmen Walker Späh). Danach wird der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen aufgrund der Detailberatung der Vorlage 5598a, so nötig, angepasst und zur Kenntnis genommen. Schliesslich findet die Schlussabstimmung über die bereinigte Vorlage statt. Sie sind einverstanden mit diesem Vorgehen? Danke.

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Im Namen der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen gemäss Dispositivziffer I der a-Vorlage, die Teilrevision 2018 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.2 «Strassenverkehr», Kapitel 4.3 «Öffentlicher Verkehr» und Kapitel 4.9 «Grundlagen» festzusetzen, gemäss Dispositivziffer III vom Erläuterungsbericht der a-Vorlage Kenntnis zu nehmen und quasi der Form halber Dispositivziffer II zuzustimmen, ein Tatbestand, der sich zwischenzeitlich mit dem Verpflichtungskredit und separaten Richtplanteilrevisions-Beschlüssen betreffend Innovationspark Zürich in Dübendorf beziehungsweise Flugplatz Dübendorf erledigt hat.

In meinen jetzigen Ausführungen fasse ich das Verfahren der Beratungen in der Kommission zusammen und gehe kurz auf die von der KEVU unverändert übernommenen Anträge des Regierungsrates zu den Kapiteln «Öffentlicher Verkehr» und «Grundlagen» ein. In Kapitel 4.2 «Strassenverkehr» gibt es neben unbestrittenen Anpassungen gemäss Regierungsantrag zwei Bereiche, wo der vorliegende Mehrheitsantrag der Kommission von der regierungsrätlichen Vorlage abweicht und wo es je auch einen Minderheitsantrag gibt. Es handelt sich dabei im Kapitel 4.2.2 Karteneinträge um Objekt 32, spezifisch die A1, Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss bis Anschluss Oberwinterthur, und eine Ergänzung in Kapitel 4.2.3 Massnahmen, Teil a) Kanton. Dazu werde ich jeweils separate Ausführungen bei der Detailberatung machen. Gemäss Kantonsratsgesetz Paragraf 87 Absatz 2 sind zum Richtplan nur Änderungsanträge zulässig, die von der Kommission vorgeprüft worden sind. Das ist vorliegend der Fall auch für die beiden Minderheitsanträge.

Die Vorlage wurde zwischen Januar 2021 und September 2022 an insgesamt 23 Sitzungen beraten. Die Vielzahl der Sitzungen ist unter anderem auch damit begründet, dass 2021 einige Sitzungen, inklusive Hearings, den Flugplatz Dübendorf in Kapitel 4.7.2 betrafen. Die Beratungen wurden im Hinblick auf die bevorstehende Veröffentlichung des Syntheseberichts und in Abstimmung mit der Volkswirtschaftsdirektion (VD) und der Geschäftsleitung sistiert. Bei der Einsetzung der Spezialkommission zum Thema IPZ (*Innovationspark Zürich*) wurde dann

das ganze Dossier dieser übertragen. Auch ohne das Thema «Flugplatz Dübendorf» blieben die Beratungen sehr anspruchsvoll und komplex. Ein ungewöhnlich langer und in seiner Art wohl auch einmaliger iterativer Prozess mit der Stadt Winterthur und der Regionalplanung Winterthur und Umgebung, RWU, kam in die Gänge, mehr dazu nachher in der Detailberatung. An dieser Stelle möchte ich im Namen der Kommission der Volkswirtschaftsdirektorin, den Vertretern des Amtes für Mobilität, des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) und des ARE (*Amt für Raumentwicklung*) für die intensive, aber auch sehr geduldige Zusammenarbeit danken.

Formal hinweisen möchte ich auf den Erläuterungsbericht der a-Vorlage, den wir heute zur Kenntnis nehmen: Ergänzungen sind mit einer Linie am Rand jeweils markiert. Speziell erwähnenswert sind die Textpassagen auf Seiten 6, 7, 8 und 9. Sie beschreiben die Beratungen der KEVU und die materiellen Ergänzungen des Mehrheitsantrags. Würde heute, was nicht zu erwarten ist, der eine oder andere Minderheitsantrag im Kantonsrat obsiegen, müssten wie gewohnt ad hoc gewisse Textpassagen umgeschrieben werden.

Zu Kapitel 4.2 «Strassenverkehr» und den unumstrittenen Anpassungen: Einerseits ging es um Terminaktualisierungen beim Lärmschutz Grünau und Einhausung Schwamendingen an die aktuellen Umsetzungstermine mit Jahreszahl und Realisierungshorizont, dann auch beim Ausbau Kleinandelfingen–Winterthur. Hier geht es ebenfalls vorwärts, eine entsprechende Anpassung des Planungshorizonts auf neu «kurzfristig» ist nun im Richtplan vermerkt. Dann ging es um Terminanpassungen und Umklassierungen beim Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden mit dem Ausbau der A51/52 zwischen Bülach Nord und dem Kreisel Kreuzstrasse, inklusive dessen Ausbau ab 2021 mit Anschluss Richtung A52, Umfahrung Glattfelden, entsteht die definitive Situation. Anpassung des Realisierungshorizontes auf neu «kurzfristig» und definitiv eine Hochleistungsstrasse und keine Nationalstrasse mehr. Dann ebenfalls Umfahrung Eglisau: Die bisherigen Studien zeigen, dass eine Umfahrung als Nationalstrasse nicht zielführend ist. Der Bund hat mit dem Netzbeschluss und dessen Inkraftsetzung anfangs 2020 sein Nationalstrassennetz langfristig definiert. In der entsprechenden Diskussion hat er sich für den Ausbau der Beziehung Schaffhausen–Zürich, auf die Route Weinland–Winterthur–Zürich mit Ausbau A4, Umfahrung Winterthur und Glatttalautobahn, festgelegt, somit eine Umklassierung zur Hauptverkehrsachse beziehungsweise Kantonsstrasse.

In Kapitel 4.3 «Öffentlicher Verkehr» die unumstrittenen Anpassungen: Das Objekt 15, der sogenannte Honerettunnel, das Projekt «Neubaustrecke Zürich–Rapperswil» bei Aarau ist für die Weiterentwicklung des Angebots auf der Achse Zürich–Bern zwingend erforderlich. Das Projekt ist aber nicht Bestandteil des STEP-Ausbauschnitts (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*) 2035. Mittels Studien konnte die Linienführung mittlerweile vertieft und eine Bestvariante ausgearbeitet werden. Die alternative Linienführung mit Portal westlich von Altstetten beziehungsweise in Schlieren, die bisherige Ersatzvariante 15b, steht nicht mehr zur Diskussion und kann somit gestrichen werden. Dann ebenfalls der Brüttenertunnel, Objekt 27: Das ist ein Bestandteil des STEP-Ausbauschnitts 2035, der Parlamentsbeschluss ist entsprechend erfolgt. Die Projektierungen laufen seit einigen Jahren, Auflage und Bauprojekt konnten entsprechend gestartet werden. Aktuell ist von einer rechtzeitigen Inbetriebnahme 2035 auszugehen. Die alternative Linienführung via Effretikon, bisher Ersatzvariante 27b, ist seit längerer Zeit kein Thema mehr und kann entsprechend gestrichen werden. In Kapitel 4.9 gibt es zwei Ergänzungen mit aktuelleren Dokumenten.

Somit schliesse ich im Rahmen des Eintretens mein Votum ab und komme dann im Kapitel 4.2 auf die Beratung der Anträge, Mehrheit und Minderheit zurück. Besten Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Vermeiden, verlagern, verbessern – hier sind wir nun schon fast im Grenzbereich des Verbesserns. Vermieden und verlagert wird mit dieser ausgebauten Autobahn sicher kein Verkehr. Sie sehen, ich konzentriere mich auf die Autobahnumfahrung Winterthur. In der KEVU hatten wir den Antrag gestellt, den Richtplaneintrag bei je zwei Spuren zu belassen. Aber damit hatten wir weder in der Kommission viele Freunde noch hätten wir hier eine Mehrheit gefunden. Aber immerhin konnten wir in der KEVU die Erkenntnis unterstützen, dass acht Spuren in der Klimaallianz keine Mehrheit gefunden hätten. Die Diskussion mit der Stadt Winterthur war für uns sehr bereichernd und ich gratuliere der Stadt und der RWU, dass sie nun diese Chance packen und aktiv eine gute Lösung gesucht und gefunden haben. Für mich war auch der Besuch beim Forum Architektur Winterthur am 13. April 2022 sehr spannend, um noch mehr Einblicke zu diesen Ideen und Zielen der Stadt zu bekommen, die wir in der KEVU teilweise bereits gesehen hatten. In der Gesamtbetrachtung unterstützen wir darum dieses Projekt, mit der starken Forderung nach einer Verle-

gung der Autobahn in den Tunnel. So kann, erstens, der Ausweichverkehr in der Stadt Winterthur wohl tatsächlich reduziert und damit die Aufenthaltsqualitäten grossflächig verbessert werden. Zweitens entsteht für das Quartier Töss eine grossartige Chance für seine Erneuerung mit vielen spannenden Optionen. Und drittens kann die Töss als Fluss freigespielt werden und so ein Gebiet entstehen, das sowohl der Bevölkerung als auch der Natur und insbesondere der Biodiversität dienen wird. Ja, dieser Tunnel in Ebnet grenzt an «aus den Augen, aus dem Sinn». Und die zusätzlichen Autospuren werden die private Autoflut sicher nicht reduzieren. Da aber eben doch einige Vorteile mit diesem Richtplaneintrag entstehen, unterstützen wir diesen in der Variante der KEVU-Mehrheit.

Den Minderheitsantrag der Windschutzscheibenfraktion gegen Massnahmen, die den heiligen privaten Autoverkehr vielleicht zugunsten des öffentlichen Verkehrs beschränken, unterstützen wir natürlich nicht und halten uns an die KEVU-Mehrheit. So können echte Massnahmen zugunsten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs getroffen werden und die Auswirkungen auf den Autoverkehr werden natürlich auch berücksichtigt.

Ich freue mich, dass mit dieser Vorlage auch beim Bahnverkehr Priorisierungen verschoben werden und primär die Direktverbindung nach Rapperswil und damit nach Aarau und darüber hinaus verfolgt werden soll. Damit zeigen wir in Zürich, dass uns die nationale und internationale Verbindung, eine zuverlässige Bahnverbindung, wirklich wichtig ist. Ich hoffe, dass dieses Signal auch im Kanton Aargau, in Basel und insbesondere in Bern gehört wird. Herzlichen Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Dieses Zitat des ehemaligen Münchner Oberbürgermeisters Hans-Jochen Vogel ist ungefähr so alt wie die A1-Strecke Zürich–Winterthur, und er hatte recht. Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr. Zu dieser Erkenntnis müssen interessanterweise immer wieder neue Studien kommen; einmal daraus lernen geht offenbar nicht. Fehler machen und daraus lernen, damit haben in der Verkehrsplanung bei überlasteten Strassen offenbar viele ihre Mühe, insbesondere das ASTRA (*Bundesamt für Strassen*). Bisher heisst es vom ASTRA ausschliesslich: Ausbauen, ausbauen und nochmals ausbauen. Eine Kurskorrektur ist dringend notwendig. Die KEVU hat dies erkannt und lernt aus den Fehlern der Vergangenheit und korrigiert diese jetzt. Der im Richtplan festgesetzte masslose Ausbau der Umfahrung Winterthur auf acht Spuren

wird gestoppt oder begrenzt. Anstelle dessen wird der mit der Umnutzung des Pannenstreifens durch die Hintertür bereits realisierte Ausbau auf sechs Spuren so im Richtplan festgehalten.

Und auch in einem zweiten Punkt wird dieser Rat heute wohl eine Korrektur vornehmen: Vor 60 Jahren wurde die Autobahn geplant. Der damalige Baudirektor (*Paul Meierhans*) hat damals einen Tunnel vorgesehen. Beim Verzicht darauf hat sich der Bund über die Anliegen von Kanton und Stadt hinweggesetzt. Heute wird dieser ursprünglich vorgesehene Punkt wieder diskutiert, doch dazu mehr in der Detailberatung.

Bei der heutigen Teilrevision des Richtplans geht es aber nur auf den ersten Blick um Verkehr. Viel wichtiger sind die Auswirkungen davon. Neben den verkehrlichen Massnahmen, neben den Verbesserungen beim Schutz vor Strassenlärm und ökologischen Aufwertungen geht es vor allem auch um Raumplanung und die Möglichkeiten, die sich dadurch bieten. Entscheiden wir uns heute richtig, so öffnet sich in Winterthur ein grosses Potenzial für städtebauliche Weiterentwicklung. Die Ausnützung des an die A1 grenzenden Gebiets in Winterthur Töss liesse sich auf das Zehnfache erhöhen. Es ergäbe sich so also ein grosser gesellschaftlicher Nutzen, mehr Raum zum Wohnen und zum Arbeiten. Es ist jetzt der richtige Zeitpunkt, eine Kurskorrektur vorzunehmen und die Fehler der Vergangenheit zu korrigieren.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Richtpläne sind Absichtserklärungen und dienen zum Beispiel zur Trasseesicherung. Trotzdem sind alle Punkte darin schwarz auf weiss festgehalten, was verständlicherweise bereits zu Unruhen führt. Die Umfahrung Winterthur hat besonders viele Fragen und Diskussionen ausgelöst. Zu unserem Erstaunen lag zwischenzeitlich sogar ein Antrag auf Reduzierung der Fahrspuren auf der Umfahrung Winterthur auf dem Tisch. Ein Kompliment an die KEVU-Mitglieder: Es fühlte sich niemand provoziert und niemand wollte auch nur fünf Minuten über diesen Antrag sprechen. Winterthur ist gewachsen und wächst weiter. Entsprechend liegen die Umfahrungen, so die aktuelle Umfahrung, zum Teil in Wohngebieten. Winterthur heisst Eulach-Stadt. Haben Sie die Eulach in Winterthur schon einmal gesehen? Ich nicht. Aus diesem Grund soll wenigstens die Töss teilweise freigelegt werden, was bedeutet, dass die Autobahn in einen Tunnel verlegt werden muss. Die Anliegen der Winterthurer Bevölkerung sind uns wichtig. Aus diesem Grund unterstützt die Mitte-Fraktion diese Tunnelvariante. Da für dieses grosse und teure Projekt bis jetzt

weder Abklärungen noch Planungen gemacht wurden, ist es angebracht, im Richtplan die Tunnelvariante als Zwischenergebnis einzutragen. Der Bund wird hier noch viel mitzureden haben, besonders aufgrund der hohen Kosten. Die Mitte-Fraktion wird dem geänderten Richtplan zustimmen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ja, die Eulach in Winterthur sieht man echt nicht mehr und selbst eingeborene Winterthurer wissen teilweise nicht, wo sie überhaupt noch zu sehen ist; dieser Zug ist wohl abgefahren. Wo der Zug aber nicht abgefahren ist beziehungsweise die Autobahn zumindest umgeleitet werden kann, ist bei der Töss. Und ich selber bin im Dätttau aufgewachsen. Zusammen mit der Steig ist das Dätttau beziehungsweise das Quartier räumlich wirklich abgetrennt. Um zur restlichen Stadt zu kommen, muss man hier über die Autobahn, über die Zürcherstrasse. Es ist verkehrstechnisch, räumlich und so weiter bemerkbar, dass man hier wie abgeschnitten ist. Und nun bietet sich eine Chance, eine grosse Chance für eine echte Stadtreparatur, nicht nur die Freilegung der Töss, sondern schlussendlich auch die Verbannung der Autobahn in den Ebnet; eine Tunnellösung, die schlussendlich zu einer echten Stadtreparatur führen kann, eine Stadtreparatur, die Perspektiven eröffnet, beispielsweise – auch wenn hier noch nicht genau erwähnt – mit einer neuen S-Bahnstation Försterhaus, einer S-Bahnstation, von der ich auch ein Fan bin. Es gibt hier bereits auch gewisse Studien beziehungsweise es wurden bereits Projektskizzen gezeigt, wie dies möglich wäre. Hier wäre eine echte Entwicklung für Winterthur möglich und daher, nachdem zuletzt die A1 nur eine Richtung kannte, nämlich mehr Spuren, mehr Autos, ist hier eine Chance für eine Korrektur da. Daher wird die AL, auch wenn wir mit dem Ausbau auf drei Spuren nicht einverstanden sind – fast schon erschreckend, dass sogar einmal vier Spuren gefordert waren –, diesem Richtplaneintrag, diesen Richtplanänderungen soweit zustimmen. Besten Dank.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Das Wort wird weiter nicht mehr gewünscht. Ah, es kommt doch noch eine Meldung.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Zur Grundsatzdebatte kann ja jeder sprechen, und ich habe trotzdem im letzten Moment noch gedrückt wegen des Votums vorhin von Florian Meier, dass mehr Strassen Verkehr anziehen würden. Dieses Argument wird immer vorgebracht von der linken und von der grünen Seite und es bleibt einfach immer unwidersprochen, und dem muss widersprochen werden:

Der Verkehr ist wie Wasser. Und jeder, der als Kind Bächli gestaut hat, weiss, dass das Wasser dort durchfliesst, wo man die Steine wegnimmt. Aber deswegen wird die Quelle nicht grösser. Der Bach bringt jedes Mal gleich viel Wasser. Und der Verkehr wird produziert, wenn wir nicht lokale Güter bevorzugen, also nicht regionale Produkte. Der Verkehr wird produziert, wenn die Leute kilometerweit vom Arbeitsplatz in die Stadt fahren müssen und es keine regionalen Arbeitsplätze gibt. Es ist die Zersiedelung, welche den Verkehr produziert. Und Herr Meier, der Kanton Zürich ist mehr oder weniger gebaut. Es gibt ein Raumordnungskonzept im Kanton Zürich und darin ist bestimmt, wie weit die Randregionen noch wachsen können. Und wenn diese Randregionen nun in ihrer Grösse, die sie haben, Richtung Stadt fahren wollen, dann möchten sie nicht im Stau stehen, und mindestens diesen Verkehrsausbau müssen Sie zulassen. Und wenn der ganze Kantonsrat beim Raumordnungskonzept und bei der Siedlungspolitik einer Meinung ist und das abgesehnet hat im Richtplan, dann können Sie doch nachher nicht sagen «jetzt schneiden wir die Randregionen ab, jetzt blockieren wir den Verkehr in Winterthur mit Stau, den Verkehr in Eglisau mit Stau und wir lassen diese Regionen ‹verserbeln› am Rand». Nein, die Regionen dürfen sich entwickeln. Und wenn Sie den Verkehr bekämpfen wollen, dann müssen Sie nicht Adern unserer Wirtschaft enger machen, sodass das Blut, der Verkehr, die Güter, die Versorgung stillstehen, sondern dann müssen Sie das über die Siedlungspolitik machen, und die steht heute gar nicht zur Debatte. Es geht darum, dass der Verkehr im Kanton Zürich fliesst. Und ich sage Ihnen auch: Wer das möchte, der muss am nächsten Sonntag bürgerlich wählen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Lieber Matthias Hauser, Verkehr ist nicht wie Wasser. Denn du hast eben genau gesagt: Das Wasser ist da, die Menge ist gegeben, und dann sucht es halt den Weg. Wasser ist wie Strom im Stromnetz, das ist das Gleiche, ja, aber Verkehr ist nicht wie Wasser. Denn Menschen sind nicht wie Wasser. Menschen definieren, welches Mobilitätsbedürfnis sie haben oder welches Verkehrsaufkommen sie generieren. Und Menschen sind irgendwie logisch, aber auch etwas unlogisch. Menschen ist es weniger wichtig, wie weit sie fahren und wie schnell sie fahren, sondern Menschen ist es wichtig, wie lange sie fahren. Und das ist genau der Punkt, der eben dazu führt, dass, wer Strassen baut, Verkehr erntet. Wenn wir dafür sorgen, dass man halt von einem grösseren Gebiet her schnell irgendwohin kommt, dann kann man weiter wegziehen, dann kann man mit dem Auto halt durch die

halbe Schweiz fahren. Das heisst, es ist eben doch so: Baue ich die Autobahnen unbeschränkt aus, wie du es gerne hättest, dann generiere ich viel mehr Verkehr. Auch die Randgebiete im Kanton Zürich und in den anderen Kantonen solltest du vielleicht nicht vergessen. Gerade wenn es um den Raum Winterthur geht, ist die Ostschweiz nicht allzu weit weg. Dort können durchaus noch mehr Leute leben. Und wenn wir da masslose Kapazitäten bauen, dann ernten wir Verkehr, es staut wieder. Deshalb müssen wir schauen, dass der Verkehr, den wir heute haben, funktioniert.

Wir haben einen guten Vorschlag, wie man das machen kann, dass es aber auch stadtverträglich ist. Und man muss es halt so machen, dass wir nachher nicht noch mehr Verkehr haben. Es bringt nichts, 10, 20 oder 30 Spuren zu bauen, damit dann diese auch verstopft sind. Seien wir etwas intelligenter und seien wir uns klar: Verkehr ist nicht wie Wasser. Menschen generieren Verkehr und da kommt es eben darauf an, wie lange man unterwegs ist. Und ich hoffe, dass du deinen Schülern in Physik in Zukunft nicht ähnliche Analogien erzählst. Man sollte gleiches mit gleichem vergleichen, das eine sind die gegebenen Grössen, und das andere der durch Menschen induzierte Verkehr. Und da kommt es eben darauf an, welches Angebot geschaffen wird.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Es ist für mich immer wieder eine Erleichterung, wenn Kolleginnen und Kollegen aus der SVP wieder zum Realismus in der Politik zurückführen. Verschiedene Vorstösse und auch verschiedene Regelungen sind einfach so dahingeworfene Projekte. Man kann ja die Autobahn einfach in einen Tunnel legen, man kann die ganze Autobahn A1 überdachen und so weiter, die stehen so isoliert in der Landschaft. Wäre ja toll, das ist ein Tunnel, das sieht man nicht mehr. Aber es wird völlig ausgeklammert – und vielleicht ist das auch eine Anregung jetzt für die Kollegen von SP und Grünen –, dass man auch mal die Folgen eines Baus anschaut. Ein riesiges Bauprojekt erfordert enorme Zeit. Ein Quartier kann unter Umständen praktisch tot sein während der Bauzeit von vielen Jahren. Das sieht man etwa bei der Ausfahrt von Zürich Richtung Winterthur, wo es ja eigentlich nur um eine Überdachung der Autobahn geht. Seit circa zehn Jahren haben wir hier für den gesamten Verkehr eine Art Amokläufer-Ausbildungsparcours und für das Quartier praktisch Unbewohnbarkeit seit etwa zehn Jahren. Man muss auch einmal kürzerfristige Auswirkungen der grossen Projekte ansehen. Man muss nicht nur auf etwas schauen, was in 20 oder 30 Jahren vielleicht fertiggestellt werden kann, sondern auch mal

auf die Schritte, die notwendig sind, um solche Projekte umzusetzen. Ich danke euch fürs Zuhören.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Ich möchte nur eine kurze Replik an Rosmarie Joss schicken, sie hat es eigentlich richtig gesagt: Menschen generieren Verkehr. Da bin ich sogar einig mit Ihnen, Frau Joss, und das ist ja genau das Problem: Wir brauchen eine Anpassung der Infrastruktur. Der Kanton Zürich wächst, die Schweiz wächst, wir erreichen demnächst die 9-Millionen-Grenze und da braucht es eine Anpassung der Infrastruktur. Sie wollen – wir haben das hier beschlossen, das wurde auch gesagt – 80 Prozent des Wachstums im Siedlungsgebiet, 20 Prozent ausserhalb oder in der Agglomeration, und das braucht eine Versorgung der Stadt. Denken Sie einfach daran: Wir sprechen nicht von acht oder zehn Spuren, wir sprechen jetzt von einem Ausbau von vier auf sechs Spuren. Es ist ein Engpass zwischen Ohringen und Töss. Dort ist es nur vierspurig und es kommen zwei Autobahnen zusammen. Um diese Engpassbeseitigung geht es. Und das ist genau gleich, wie wenn Sie sagen: Wir haben mehr Leute, aber wir brauchen keine Schulhäuser. Es ist genau dasselbe, wir brauchen eine Anpassung der Infrastruktur. Vergessen Sie das nicht, und sonst dürfen wir nicht mehr weiterwachsen mit der Anzahl Personen. Danke, wenn Sie dieser Richtplanänderung zustimmen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Heute ist tatsächlich ein wichtiger Tag für die Weiterentwicklung des Verkehrs im Kanton Zürich, weil Sie heute über eine Richtplananpassung, das heisst, das Kapitel 4 entscheiden. Verschiedene Themen wurden Ihnen vom Kommissionspräsidenten Alex Gantner bereits ausführlich dargestellt. Ich möchte speziell auf die Engpassbeseitigung der Umfahrung Winterthur eingehen, ein sehr wichtiges Geschäft. Erlauben Sie mir aber eine generelle Bemerkung: Wir sind der bevölkerungsreichste Kanton, auch der mobilitätsreichste Kanton der Schweiz. Wir haben Engpässe sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene, und wir arbeiten an allem, auf der Schiene insbesondere zusammen mit dem Bund am Ausbau Mehrspur Zürich–Winterthur und am Ausbau Bahnhof Stadelhofen und eben auch an der Engpassbeseitigung in Winterthur. Denn wir hören es täglich aus den Medien: Stau auf der Umfahrung A1 Richtung Winterthur-Töss und damit auf einer zentralen Ost-West-Verbindung im Kanton Zürich. Und dieser Stau hat Auswirkungen über die Autobahn hinaus in die Stadt Zürich beziehungsweise in die Stadt Winterthur hinein, die darun-

ter leidet. Für mich ist klar: Nach dem Ausbau der Nordumfahrung Zürich und der Einhausung Schwamendingen ist die Engpassbeseitigung der A1 eines der Schlüsselprojekte auf dem Nationalstrassennetz im Kanton Zürich. Und mit dieser Engpassbeseitigung wollen wir nun einen Mehrwert schaffen und, erstens, die chronisch verstopfte Autobahn rund um Winterthur entlasten, zweitens, der Stadt Winterthur die Möglichkeit geben, ihren Stadtteil Töss weiterzuentwickeln und auch zu reparieren und, drittens, mit der Freilegung der Töss, die man prüft, auch dem Naturschutz und der Lebensqualität der Winterthurerinnen und Winterthurer zu begegnen. Wir, der Kanton Zürich, aber auch die Stadt Winterthur, wir wollen diese Chance nutzen, die sich mit dieser Engpassbeseitigung der A1 bietet. Und die neue von der Stadt Winterthur gewünschte Linienführung. Sie ermöglicht es tatsächlich der Stadt, einen ganzen Stadtteil neu zu ordnen, und das ist eine einmalige Chance für eine Stadt, aber auch für ihre Bevölkerung.

Aber ja, mir ist das selbstverständlich sehr wohl bewusst, die Pläne der Stadt Winterthur bleiben nicht ohne Auswirkungen für das Projekt «Engpassbeseitigung». Das heisst, es wird zu Verzögerungen kommen, und diesbezüglich stehen wir in regem Austausch mit dem ASTRA, das ja federführend für den Bund diesen Prozess führt. Und das ASTRA ist bereit, diesen Prozess zusammen mit der Stadt Winterthur und dem Kanton nun anzugehen. Das ASTRA bietet auch Hand für eine Übergangslösung, und diese ist mir sehr wichtig. Denn dank der Pannestreifenutzung kurz vor der Inbetriebnahme – man kann auch sagen, bis zur Inbetriebnahme – wird es möglich sein, in den kommenden Jahren wenigstens in den Spitzenstunden auf die täglichen Überlastungen zu reagieren. Also ohne diese Möglichkeit der Pannestreifenutzung wäre mein Votum nicht so positiv heute, das möchte ich klar sagen. Wir arbeiten also bestmöglich an der Umsetzung und diese Umsetzung wird auch mit Mehrkosten verbunden sein, nicht nur für den Bund, für die teurere Tunnelvariante. Wir gehen auch von Mehrkosten für den Kanton Zürich, aber auch für die Stadt Winterthur aus, und der Stadtrat von Winterthur ist sich dessen sehr wohl bewusst. Aber wir glauben eben, dass wir die Chance jetzt nutzen wollen oder auch müssen, weil wir dann so die Chance haben, einen grossen Mehrwert im Kanton, aber auch für die Stadt Winterthur zu erreichen. Und in diesem Sinne unterstütze ich den Wunsch der Kommissionsmehrheit ganz klar. Wichtig aber ist, dass Sie heute ein klares Bekenntnis abgeben, damit wir nachher einen klaren Auftrag haben, um zusammen mit der Stadt Winterthur und zusammen mit dem Bund, dem ASTRA, unsere Arbeiten fortzusetzen. Besten Dank.

*Detailberatung**4 Verkehr**4.2 Strassenverkehr**4.2.1 Ziele*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*4.2.2 Karteneinträge**1*

Minderheitsantrag Ulrich Pfister, Sandra Bossert, Hans Egli (in Vertretung von Christian Lucek), Barbara Franzen, Alex Gantner, Daniela Rinderknecht:

Objekt Nr. 32, A1, Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss–Anschluss Oberwinterthur

Vorhaben

Ausbau auf maximal 6 Fahrstreifen zur Engpassbeseitigung und Entlastung der Stadt Winterthur, Überdeckung Wülflingen, verkehrlich flankierende Massnahmen und Begleitmassnahmen (besserer Lärmschutz); Prüfung Anpassung der Linienführung im Raum Töss zur Freilegung der Töss, stadtverträgliche Gestaltung des Anschlusses und bessere Anbindung von Dättnau, Prüfung Halbüberdeckung Schlosstal.

Realisierungshorizont

gemäss Antrag Regierung V 5598: mittel- bis langfristig

Folgeantrag Richtplankarte

Festlegung gemäss Antrag Regierung V 5598

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU: Sie haben gehört, um was es geht, eine Geländekammer, die wohl allen von Ihnen sehr bekannt ist. Hintergrund des ursprünglichen Antrags des Regierungsrates ist die Festsetzung dieses kritischen und bedeutsamen Abschnitts der A1 im Hinblick auf die mittelfristige Weiterentwicklung, eingebettet in den Wohn-, Arbeits- und Verkehrsraum der Stadt Winterthur und der unmittelbar angrenzenden Umgebung und nach der nun erfolgten Sanierung der Trassees durch das ASTRA.

Angedacht waren, zur Erinnerung, wie derzeit im Richtplan festgesetzt, ein Ausbau auf bis zu acht Fahrstreifen; dies zur Leistungssteigerung und Entlastung der Stadt Winterthur, die Überdeckung Wülflingen und Begleitmassnahmen, namentlich ein besserer Lärmschutz. Neu hinzu

sollte die Halbüberdeckung Schlosstal kommen, und der Realisierungshorizont wurde von «mittel- bis langfristig» auf «mittelfristig» gesetzt, also innerhalb der nächsten zehn bis zwanzig Jahre. Das war die Ausgangslage, so auch bestätigt anlässlich des Hearings mit Vertretern des ASTRA ganz zu Beginn unserer Kommissionsberatungen.

Nach dem ersten Hearing mit Vertretern der Stadt Winterthur und der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) wurde schnell klar, dass die langfristigen Überlegungen, wie sich die Stadt Winterthur generell und spezifisch im Stadtteil Dättnau beziehungsweise Töss entwickeln soll, Stichwort «Städtebaukonzept Winterthur 2014», unvereinbar mit den angedachten Richtplanfestsetzungen sind. Ein Strauss von Überlegungen und Ansätzen floss in die Beratungen der Kommission ein, Kollege Felix Hoesch hat hier auch eine Facette aus den Reihen der SP erwähnt.

Schnell wurde allen klar, dass der Begriff «Leistungssteigerung» aus heutiger Sicht unangebracht ist. Er wurde sowohl im Mehrheitsantrag als auch im Minderheitsantrag durch den zeitgemässen Begriff «Engpassbeseitigung» ersetzt. Dieser wurde auch von Frau Volkswirtschaftsdirektorin vorhin erwähnt und gebraucht. Die verkehrliche Entlastung der Stadt Winterthur wie auch die Notwendigkeit von Begleitmassnahmen blieben unbestritten und finden sich wieder in den beiden Anträgen. Nun aber, wie weiter im Detail im Gelände und bei den verschiedenen Infrastrukturabschnitten? Angesichts der Vision für eine sogenannte Stadtreparatur beziehungsweise, positiv formuliert, eine Stadterneuerung, die Platz für neue Wohn-, Arbeits- und Erholungsflächen schaffen und den Stadtteil Dättnau besser an den Rest der Stadt beziehungsweise an Winterthur Töss anbinden soll, sind weitreichende Veränderungen der bestehenden Nationalstrasseninfrastruktur nötig. De facto braucht es einen Befreiungsschlag. Dieser ist – und da liegt ein iterativer Prozess mit der Stadt Winterthur, der Volkswirtschaftsdirektion, der RWU beziehungsweise auch dem Amt für Mobilität und verschiedenen Kommissionsmitgliedern dahinter, nun bestmöglich zusammengefasst im Mehrheitsantrag der Kommission: Eine Umgestaltung des Anschlusses Töss, eine Verlegung der Nationalstrasse in den Tunnel in Ebnet, zwingende Freilegung der Töss, des Flusses, dies alles erlaubt eine grossflächige Erneuerung mit verkehrlich flankierenden Massnahmen, wobei es nicht nur, aber auch um einen besseren Lärmschutz geht. Sie sehen, ein völlig neuer Ansatz, eigentlich ein Neubau der ganzen Strassen- und Erschliessungsinfrastruktur im Bereich Töss der Stadt Winterthur; dies als Voraussetzung für neue Möglichkeiten in den Bereichen Wohnen, Arbeit und Erholung mit allen Facetten der

Ver- und Entsorgung. Ein solches Vorhaben, das massiv vom jetzigen Richtplan und den bisherigen Absichten von Bund und Kanton abweicht, lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt, mit prozessualen Risiken verbunden, nicht ohne weiteres und wie formal üblich, neu festsetzen. Auch hier wurde gerungen und eine kreative, aber in anderen Bereichen bereits etablierte Lösung, die sich auf Artikel 5 Absatz 2 der Raumplanungsverordnung stützt, vonseiten der VD vorgeschlagen. Das neu umschriebene Vorhaben betreffend A1-Umfahrung Winterthur zwischen Töss und Oberwinterthur wird als Zwischenergebnis deklariert werden. Im Karteneintrag ist dies somit mit einer gepunkteten Signatur vermerkt.

Eine Kommissionsminderheit möchte mit der Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur auf Basis der bestehenden Vorarbeiten von Bund und Kanton ansetzen, ebenfalls mit Anpassungen: verkehrlich flankierende Massnahmen mit einer Prüfung der Anpassung der Linienführung im Raum Töss zur Freilegung der Töss als Variante im Gegensatz zum Mehrheitsantrag. Das ist eine wichtige Facette des Minderheitsantrags. Im Weiteren soll die Halbüberdeckung Schlosstal geprüft werden. Der Realisierungszeitpunkt soll realistischerweise bei «mittel- bis langfristig» belassen werden. Für diese Variante ist heute eine Festsetzung möglich. Dies würde es erlauben, zeitnah die nächsten Schritte einzuleiten.

Abschliessend: Die Stadt Winterthur und die Planungsgruppe Winterthur und Umgebung haben Kenntnis über sowohl den Mehrheits- wie auch den Minderheitsantrag, der heute vorliegt und haben dazu schriftlich Stellung genommen. Sie unterstützen den Mehrheitsantrag. Besten Dank für Ihre Unterstützung des Mehrheitsantrages und Ablehnung des Minderheitsantrages.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): An Felix Hoesch: Die Windschutzscheibenfraktion hält jetzt ihr Votum. Die Teilrevision des Richtplans 2018 war, wie Sie den Ausführungen des Kommissionspräsidenten entnehmen konnten, mehrheitlich unbestritten. Unbestritten ist auch bei der SVP der Wunsch von Winterthur, eine stadtverträgliche Lösung für Winterthur in Bezug auf die Autobahn A1. Nur in Bezug auf den Weg dorthin bestehen unterschiedliche Ansichten. Unbestritten wäre der Mehrheitsantrag der KEVU für Winterthur die umfassendste Lösung der Wünsche der Stadt Winterthur, aber eben «wäre». Für die SVP geht es hier darum: lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach. Warum?

Vor sieben, acht Jahren wurde vom ASTRA, mit der Einbindung der Stadt und des Kantons, mit der Planung begonnen. 2018 hat man sich auf das gemeinsam erarbeitete generelle Projekt zwischen Stadt Winterthur, Kanton und ASTRA geeinigt. Mit diesem vorliegenden Projekt werden verschiedene Verbesserungen für die Stadt Winterthur erzielt. Die Anbindung von Dättnau an die Stadt ist besser, der Lärmschutz wird mit teilweisen Tunnellösungen und Halbüberdachungen massiv verbessert. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Stadt Winterthur keine weitergehenden Forderungen gestellt. Baubeginn für die gemeinsam erarbeitete Variante ist in 2032 geplant.

Nun stehen verschiedene, teilweise auch verständliche Forderungen der Stadt Winterthur im Raum. So soll die A1 in einen Tunnel im Berg geführt und die Töss soll freigelegt werden. Das beinhaltet eine grundlegende Änderung des geplanten, gemeinsam erarbeitenden Projekts. Für verschiedene gewünschte zusätzliche Verbesserungen ist keine einfache Lösung vorhanden, so zum Beispiel die Freilegung der Töss, was wünschenswert ist. Aber wie sie umgesetzt werden soll, steht in den Sternen. Unser Minderheitsantrag fordert eine Überdeckung Wülflingen, besseren Lärmschutz, Prüfung Anpassung der Linienführung im Raum Töss und Freilegung der Töss, stadtverträgliche Gestaltung und bessere Anbindung von Dättnau, Halbüberdeckung Schlosstal. Die kurzfristige Ersatzmassnahme auf der N1 durch eine erhoffte Entlastung der Stadt Winterthur wird mit der Pannenstreifennutzung eingeführt.

Der Minderheitsantrag beruht mehrheitlich auf einem durch die ehemalige Vorsteherin des UVEK (*Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation*), Altbundesrätin Doris Leuthard, erteilten Auftrag an die Abteilung Infrastruktur. Nach langen Abklärungen wurde im Bundesparlament eine entsprechende Botschaft verabschiedet. Diese Botschaft besagt, dass der Aufbau grundsätzlich im Bestand, also auf dem bestehenden Trasse umzusetzen sei. Das ASTRA hat auf der Grundlage dieses Parlamentsentscheids mit der Planung begonnen. Es müsste oder muss wieder auf nationaler Ebene eine Diskussion geführt werden, welche und wie viele Mittel des Bundes in die Engpassbeseitigung gehen sollten und welche Beteiligung für Winterthur und den Kanton gesprochen werden könnte. Mit dem Eintrag der KEVU-Mehrheit laufen wir Gefahr, dass einerseits der Baubeginn 2032 nicht starten kann und es zu weiteren jahrelangen Verzögerungen kommt. Es ist niemandem gedient, wenn Winterthur weit über 2032 hinaus unter der Verkehrslast zu leiden hat. Die SVP anerkennt die Bedürfnisse und Wünsche von Winterthur. Sollte mit dem ASTRA und dem Bund eine

Lösung gefunden werden, um die von der Mehrheit geforderte Verlagerung der A1 und die Freilegung der Töss innert nützlicher Frist zu verwirklichen, verschliessen wir uns nicht. Die Volkswirtschaftsdirektion hat sich offen gezeigt, sich in Bern für Verbesserungen einzusetzen.

In der momentanen Situation erachten wir aber eine offene Formulierung im Richtplan als zielführender als einen in absehbarer Zeit nicht umsetzbaren Eintrag. Stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu, sichern Sie sich den Spatz in der Hand und träumen Sie nicht von der Taube auf dem Dach.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Ich gebe hiermit meine Interessen bekannt: Wenn die A1 auf der Umfahrung Winterthur überlastet ist oder wenn es einen Unfall gibt, ist schnell die gesamte Stadt davon betroffen. Als Anwohner einer der Hauptverkehrsachsen, als Velofahrer und ÖV-Nutzer bilde auch ich da keine Ausnahme.

Reisen wir zurück ins Jahr 1961. Damals wurde die Umfahrung Winterthur im Raum Töss geplant, zwei Varianten mit Tunnel standen zur Diskussion. Den Vorzug erhalten hat die Strecke durch das Schlosstal mit einem Tunnel entlang der Ebnet. Beim Detailprojekt des Bundes wurde dieser Tunnel dann einfach gestrichen. Die Autobahn wurde offen durch die Stadt geführt. Mehrere Häuser, darunter das damals angesehene und kulturell wichtige Hotel Krone, die Artenräume an der Töss und die Ruhe in den Quartieren sind der Autobahn zum Opfer gefallen. Die Idee eines Tunnels ist also nicht neu. Der Tunnel wurde damals in den 60ern wegen Protesten aus der Stadtbevölkerung und der damaligen bürgerlichen Stadtregierung geplant.

Wo stehen wir heute? Nach knapp 30 Jahren Betrieb hat man festgestellt, dass die A1 langsam an ihre Belastungsgrenzen kommt. Und heute, nochmals 20 Jahre später, wird sie mit der Umnutzung der Pannenstreifen quasi durch die Hintertür auf sechs Spuren ausgebaut. Das Dätttau ist von der A1 durch eine Schneise von der Stadt abgeschnitten. Und auf der gegenüberliegenden Seite liegen wegen der hohen Emissionen Transformationsareale und Entwicklungsräume für die städteplanerische Entwicklung brach. Die Bevölkerung von Dätttau und Töss, immerhin ein Zehntel der ganzen Stadt, ist seit 60 Jahren vom Bau- und Strassenlärm der Autobahn geplagt, auch wenn damals versprochen wurde, dass die realen Auswirkungen immer geringer seien als die vorausgesagten. Und in der Töss gibt es Leben oberhalb und unterhalb der Einhausung. Die Einhausung selber stellt aber für viele Tiere und Pflanzenarten ein Hindernis dar und trennt so die Lebensräume voneinander.

Der Antrag der KEVU-Mehrheit will all dies korrigieren. Der Spurausbau soll bei sechs Spuren gebremst werden. Die Stadt soll im Bereich Schlosstal von Lärm- und Schadstoffemissionen befreit werden. Mit der Freilegung der Töss sollen die Ökosysteme vernetzt werden. Das Dätttau soll wieder näher an die Stadt angebunden werden. Und mit flankierenden Massnahmen und Begleitmassnahmen sollen die Auswirkungen des Verkehrs in der Innenstadt reduziert werden. Warum sind diese Begleitmassnahmen so wichtig? Bei Überlastungen und Unfällen auf der Umfahrung wird durch den Ausweichverkehr schnell das gesamte städtische Strassennetz lahmgelegt. Die Folgen sind weitreichend – von der Beeinträchtigung der Lebensqualität bis zu Einschränkungen des Busbetriebs. Wenn beispielsweise allein durch einen Unfall wegen mangelnder Aufmerksamkeit eines einzelnen Autofahrers das gesamte städtische Busnetz zusammenbricht und Verspätungen von bis zu zehn Minuten auf allen Linien entstehen, dann läuft etwas falsch im Verkehr. Die Stadt Winterthur, immerhin die zweitgrösste Stadt des Kantons, ist direkt von der A1 betroffen. Es ist wichtig, dass diese Anliegen auch Gehör finden.

Der Minderheitsantrag hat zwei gravierende Schwächen: einerseits die Dringlichkeit. Die Projektierung des Autobahnprojekts hat längst begonnen. Wie man gestern in der NZZ lesen konnte, ist das Projekt sistiert. Mit dem Zwischenergebnis als Koordinationsstand kann der momentane Stand und die Richtung schon mal festgehalten und die Projektierung fortgesetzt werden. Der Minderheitsantrag verzichtet darauf, weshalb der Richtplan bis zur definitiven Festsetzung noch keine Vorgaben macht. Es ist mit noch grösserer Verzögerung zu rechnen. Zweitens: Es fehlt der entscheidende Punkt einer Einhausung oder eines Tunnels im Raum Töss und die schwammigen Prüfaufträge stellen keine Absichtserklärung dar. Wenn ein Richtplan seinem Namen gerecht werden soll, ist auf Prüfanträge zu verzichten. Wir wollen Nägel mit Köpfen. Ich bitte Sie, den Mehrheitsantrag zu unterstützen.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Wenn wir einen Blick auf die Karte werfen, dann sehen wir ziemlich schnell, was schief läuft im Süden von Winterthur: Die bestehende Autobahn verläuft mitten durch die Stadt und zerschneidet Winterthur, schneidet insbesondere Dätttau vom Rest der Stadt ab. Mit dieser Autobahn haben wir mitten im Stadtgebiet Lärm, eine schlechte Luftqualität und sie verbraucht extrem viel Platz, weil dies nicht nur die Autobahn betrifft, sondern auch die Zürichstrasse daneben. Was wir auch feststellen können, wenn wir das

Luftbild anschauen: dass sich hier Winterthur Süd eher in Richtung eines Unorts zu entwickeln droht. Mit dem Niedergang der Industrie, mit dem Wegzug der Industriebetriebe sind hier Orte entstanden, die wenig attraktiv sind. Und die Töss, wir haben es bereits vorher gehört, verläuft dort abschnittsweise in einem Tunnel, was die Vernetzung der oberen und der unteren Teile verhindert. Wir brauchen hier also dringend einen Befreiungsschlag. Wir brauchen einen Befreiungsschlag, der es ermöglicht, dass Winterthur zusammenwächst, der es ermöglicht, dass eine Entwicklung in die Zukunft in diesem Gebiet möglich ist.

Schauen wir die Planungsgrundsätze an, die wir im Bund und Kanton haben: Wir haben ganz klar Herausforderungen mit dem Bevölkerungswachstum und wir haben alle gesagt, wir wollen, dass dieses Wachstum in den Zentren stattfindet. Also wir wollen, dass dieses Wachstum in Winterthur stattfindet, und zwar auf dem bestehenden Flächen. Und dafür brauchen wir diese Stadtreparatur. Wir fordern einen haushälterischen Umgang mit dem Boden. Wir möchten das Kulturland erhalten, und das bedeutet auch: Wir müssen diese Flächen möglichst gut und möglichst intensiv nutzen und nicht den Leuten dort den Wohnraum und dem Gewerbe die Betriebsmöglichkeiten einschränken und sie dazu zwingen, weiter ausserhalb auf der grünen Fläche zu bauen. Und wir alle möchten auch die negativen Auswirkungen des Verkehrs reduzieren. Das sind nicht nur Grundsätze, die für uns gelten, das sind auch Grundsätze, die für den Bund gelten. Trotzdem berücksichtigt das ASTRA diese Grundsätze ungenügend, wenn es anschliessend zwar sagt «ja, wir haben diese Strategien und wir haben diese Grundsätze», aber dann, wenn Sie die Nachhaltigkeitsbeurteilung seiner Projekte anschauen, sehr stark auf den Zeitgewinn fokussiert. Und ja, der Zeitgewinn ist in einem Tunnel, verglichen mit der Autobahn am bestehenden Standort, nicht massgeblich, aber selbstverständlich sind die Kosten höher. Deshalb hat es bereits in einer früheren Variante in einer Überlegung den Tunnel verworfen. Wir müssen jetzt also die Chance nutzen, dass wir hier den Richtplan haben und dass wir diesen hier diskutieren können. Wir müssen eben auch attestieren – Ueli Pfister hat es ja auch gesagt –, dass die Stadt Winterthur lange geschlafen hat. Sie hätte hier schon viel früher eingreifen müssen, als das Projekt geplant wurde, und nicht darauf warten sollen, dass der Kantonsrat und die Kommission, die KEVU, das übernimmt und korrigiert.

Als wir die erste Anhörung der Stadt Winterthur hatten und das Bild sahen, was sie sich für diesen Raum vorstellte, war relativ schnell klar: Das kann nicht funktionieren. Die Autobahn tieferzulegen und zu überdecken, wird an diesem Standort nicht möglich sein, denn hintendran

kommt die Töss. Wenn ich über die Töss will, habe ich zu steile Rampen, die nicht funktionieren. Wenn ich unter der Töss hindurch will, habe ich grosse Bauprobleme. Deshalb habe ich im Namen der GLP sehr rasch einen Antrag eingereicht und gesagt, die einzige sinnvolle Lösung, die wir dort haben, ist die Verlegung der Autobahn A1 in den Berg unterhalb von Dätt nau und in den Ebnet. Wir können uns nicht nach links oder rechts verschieben, wir können sie nicht in die Höhe legen und wir können nicht nach unten gehen. Der Berg ist die einzige sinnvolle Lösung. Winterthur hat diesen Impuls aufgenommen und hat einen Masterplan entwickelt, der sich darauf abstützt. Diesen Masterplan umzusetzen, dem können wir heute zustimmen. Machen wir das nicht und stimmen wir dem Minderheitsantrag zu, verpassen wir hier die Gelegenheit, die Stadt zu reparieren und die Planungsgrundsätze, denen wir alle zugestimmt haben, umzusetzen. Indem dieser Antrag, der Mehrheitsantrag, ganz klar sagt «wir haben sechs Spuren Ausbau», nehmen wir auch das wichtigste Anliegen der Engpassbeseitigung auf. Die Kapazität wird grösser, flankierende Massnahmen werden realisiert und der Auftrag ist klar: Wir müssen die Portale und die Anschlüsse noch genau prüfen. Es geht also hier nicht darum, die Taube auf dem Dach durch den Spatz in der Hand zu ersetzen, wie es der Minderheitsantrag will, sondern es geht darum, ein klares Zeichen nach Bern zu senden und selbstbewusst zu sein: Das wollen wir für den Kanton und für Winterthur. Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Beim Objekteintrag 33, Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss, ist ganz augenfällig, dass es sich um den Knackpunkt der vorliegenden Teilrevision handelt. Das Bundesamt für Strassen, das ASTRA, plant ja seit 2016 die Erweiterung der 14 Kilometer langen Umfahrung Winterthur von vier auf sechs Spuren, was einen entsprechenden Eintrag im kantonalen Richtplan bedingt. Das Projekt des ASTRA ist angesichts der vielen anfallenden Staustunden in dem Abschnitt ein wichtiger Entlastungsschritt sowohl für Autofahrer und Gewerbe, aber auch für die Stadt selbst, deren angrenzende Quartiere unter dem Ausweichverkehr leiden. Für die Stadt Winterthur indes ist die Autobahnengpassbeseitigung mehr: Es ist eine Frage der Stadtentwicklung und der Stadtreparatur, Anbindung des schnell wachsenden Wohngebietes Dätt nau im Westen mit der Erschliessung durch einen eigenen Bahnhof, Freispielen von Flächen durch Untertunnelung der Autobahn mit dem Ebnettunnel, Freilegung der Töss und Rückführung als grüner Erholungsraum. Der lobenswerten Ideen sind viele und sie werden hier drinnen ja auch sehr belobigt.

Allerdings sehen wir das durchaus kritisch, zumal es zeitlich sehr ungünstig auf die Planungen des Bundes abgestimmt wurde. Wir würdigen die Anstrengungen der Stadt Winterthur, wir möchten sie einbeziehen. Aber ebenso zentral ist für uns eben die Verkehrsfrage und die Anbindung des regionalen Strassennetzes ans übergeordnete Verkehrssystem. Fast, so schien es mir zwischenzeitlich, haben wir mehr eine Diskussion über eine Stadtreparatur geführt als über eine Engpassbeseitigung.

Für die FDP ist klar: Wir setzen Prioritäten, sowohl was die Bedürfnisse Winterthurs wie auch den Verkehr angeht. Wir wollen eine Engpassbeseitigung. Der Terminus «Leistungssteigerung» aus der Regierungsrats-Vorlage wurde ja rechtzeitig ersetzt. Wir wollen einen Ausbau auf durchgehend sechs Fahrspuren im Richtplan festsetzen. Wir wollen den Ausweichverkehr in Winterthur meiden und die Winterthurer Bevölkerung entlasten. Wir fordern die Überdeckung Wülflingen, verkehrlich flankierende Massnahmen und Begleitmassnahmen, explizit besseren Lärmschutz. Und wir wollen eben auch eine stadtverträgliche Gestaltung des Anschlusses Töss mit der verbesserten Anbindung Dättnaus an die Stadt. Das soll zuhanden des Bundes eben als Prüfung mitgegeben werden, und das ist der grosse Unterschied zur Kommissionsmehrheit. Die Kommissionsmehrheit will die Verlegung der Autobahn in einen Tunnel als Zwischenergebnis festschreiben und damit das ASTRA, als planende Behörde, in ein Tunnel-Korsett zwingen. Der Möglichkeit, dass dereinst vom Bund tatsächlich ein Autobahntunnel gebaut und die Töss freigelegt wird, dem verschliessen wir uns keineswegs. Aber wir halten es geradezu für fahrlässig, das Verfahren nun zu verschleppen, dem ASTRA die Möglichkeit zu geben, die Planung zugunsten von anderen Projekten in anderen Kantonen – und das wurde in der Kommission immer wieder betont – zu verschleppen und Kosten in unbekannter Höhe auf alle Steuerzahler des Kantons zu überwälzen.

Der Eintrag soll nach dem Willen der Kommissionsmehrheit als Zwischenergebnis erfolgen. Auch sie anerkennt offenbar, dass der Tunnel und die Freilegung der Töss neue Anliegen sind, über die es noch keine Zusagen des ASTRA gibt, die planerisch und damit kostenmässig noch viel Unklarheit umfassen. FDP und SVP hingegen wollen eine direkte Festlegung. Das bietet für uns Möglichkeiten, Aussichten auf eine raschere Lösung. Für uns ist klar: Je mehr man jetzt festlegen will, desto länger geht es mit der Realisierung. Mit dem Minderheitsantrag, der ja auch eine Planung der Untertunnelung vorschlägt, bewegen wir uns im

Rahmen der bereits mit dem Bund abgesprochenen Planung und erteilen klare Prüfaufträge für den Raum Töss mit alternativen Linienführungen und einer Freilegung der Töss.

Für die FDP ist ganz wichtig, dass wir die Lärmbelastung im Stadtgebiet mindern können. Mit unserem Vorschlag tragen wir auch dem Rechnung. Aus unserer Sicht ist es klar, dass wir den Spielraum des ASTRA nicht verengen dürfen, aber dies würde passieren. Wir wollen vermeiden, dass infolge strikter Planaufgaben die Anliegen des Kantons vom Bund auf der langen Bank deponiert werden können. Das ist nicht im Sinne des Kantons und das dürfte schon gar nicht im Sinne Winterthurs sein. So könnte es nun dazukommen, dass es noch länger dauert mit der Entlastung und mit der geplanten Stadtreparatur Winterthurs, diesem Anliegen Winterthurs. Das sollte doch hoffentlich keine Utopie bleiben. Wir stimmen dem Minderheitsantrag der SVP zu.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich bin erstaunt über den Redner der GLP. Sie hätten besser Ihre beiden Kollegen aus Winterthur fragen müssen. Oder vielleicht haben Sie von Hombrechtikon aus auch den Blick nach Winterthur nicht so ganz. Also die Autobahn A1 durchschneidet nicht querbeet die ganze Stadt Winterthur, keine Ahnung, woher Sie diesen Unfug haben, dem ist einfach nicht so. Töss wird ein bisschen geschnitten und weiter vorne oder unten oder Richtung Westen dann noch ein kleiner Zipfel von Wülflingen, und das war es; so viel zur Sachlichkeit.

Zweitens: Der Sprecher der Grünen hat es auf den Punkt gebracht, es ist tatsächlich so: Wenn es auf der Autobahn um Winterthur, Umfahrung Winterthur, einen Unfall gibt, dann können Sie die Uhr danach richten, eine Viertelstunde, 20 Minuten später haben wir den ganzen Ausweichverkehr – dem GPS (*Global Positioning System*) sei Dank – in der Innenstadt. Nur ist es, glaube ich, auch sehr wichtig, dass man dieses Gefäss, sprich die Umfahrung Winterthur, etwas erweitert und verhindert, dass es Ausweichverkehr durch die Stadt gibt. Nur ist das Problem allein mit einer Erweiterung der Umfahrung Winterthur so nicht gelöst. Da ist natürlich auch die Stadt Winterthur in der Pflicht. Es kann nicht angehen, dass man dann die ersten Einfahrtsstrassen oder auch die Querungen innerhalb der Stadt baulich dermassen kastriert, dass auch ohne Stau auf der Autobahn und ohne Ausweichverkehr durch die Stadt der Verkehr kaum mehr fliesst. Und da haben wir das Thema «generell 30» noch gar nicht angesprochen. Weil der ÖV innerhalb des Stadtgebietes dasselbe Verkehrsnetz oder dieselbe Verkehrsfläche braucht wie der Individualverkehr, können wir das drehen, wie

wir wollen. Wenn der Individualverkehr nicht fährt, fährt auch der ÖV nicht schneller; da können wir tun oder lassen, was wir wollen, denn eine Lösung gibt es nicht, höchstens eine Schwebbahn. Aber ich weiss nicht, ob die Stadt Winterthur dann dieses Geld hat oder der ÖV. Also wie gesagt, es ist einfach für die Stadt Winterthur – und ich spreche als Anwohner dieser Stadt oder bin ja auch aus Winterthur –, ich glaube, es ist wirklich wichtig, dass die Stadt Winterthur weitestgehend entlastet wird durch einen Ausbau der Umfahrung. Wie diese schlussendlich aussieht, das ist mir ganz persönlich eigentlich ziemlich egal. Wichtig ist, dass sie gebaut wird. Und vielleicht müsste man auch hingehen und sagen: Das Machbare vom Wünschenswerten zu trennen, wäre in der heutigen Zeit vielleicht auch nicht ganz das Schlechteste. Und bei dieser Umsetzung, das wissen wir alle, werden wir, auch die Allerjüngsten hier drin, kaum mehr als aktive Mitglieder dieses Rates an der Eröffnungsfeier teilnehmen. Da spricht man ja auf Seite ASTRA irgendwo zwischen 2040 und 2050 rechnen. Wir können das jetzt tun und machen wie wir wollen, aber wir können sicher ein gutes Signal nach Bern senden und sagen: «Hey, macht was! Baut das wenigstens auf sechs Spuren aus!» Denn die Zunahme der Bevölkerung ist unerlässlich. Und auch wenn mir die Sprecherin der SP (*gemeint ist Rosmarie Joss*) da wieder widersprechen würde, wir wissen es: Mehr Strassen geben nicht mehr Verkehr, das ist völlig falsch, sondern mehr Personen, mehr Menschen geben mehr Verkehr, egal, auf welchem Verkehrsträger. Ich habe schon mal dieses Beispiel gebracht von Schweden: Schweden hat achteinhalb Mal mehr Verkehrsflächen als die Schweiz und hat pro Einwohner genau gleich viele Motorfahrzeuge wie die Schweiz. Man rechnet mit 1,24 Fahrzeugen pro Einwohner, und diese Rechnung können Sie über sämtliche Staaten in Europa machen, das passt. Es kommt nicht auf die Quadratmeter oder Hektaren – oder was auch immer Sie rechnen wollen – an Verkehrsflächen an, sondern darauf, wie viele Einwohnerinnen und Einwohner ein Staat hat. Das ist so die Faustregel gemäss ASTRA, und jetzt bitte ich Sie, in diesem Sinne so zuzustimmen, dass es vor allem für die Umfahrung Winterthur vorwärtsgeht. Danke vielmals.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Ich will in Erinnerung rufen: Das ASTRA hat das Projekt momentan sistiert, und ich danke dem ASTRA dafür. Denn es ist wichtig, dass wir hier zuerst den Richtplan im Kanton Zürich korrekt abbilden. Für uns als SP kommt dieser Kapazitätsausbau wirklich nur infrage, wenn wir alle Begleitmassnahmen, wie eben eine

Stadtreparatur, Biodiversitätsflächen und so weiter und so fort, und insbesondere die flankierenden Massnahmen in der Stadt Winterthur ermöglichen. Alle anderen Punkte, die nur durch die Windschutzscheibe gedacht werden, können wir nicht unterstützen. Und dann komme ich wieder mit meinem Vier-Spur-Antrag, was ich aber eigentlich lieber nicht will.

Im Richtplan sind die Ziele definiert, die wir wollen. Darum ist es wichtig, dass der Kanton Zürich ein starkes Zeichen nach Bern sendet mit seinem Richtplaneintrag, dass wir diesen Tunnel wirklich wollen und nicht nur irgendwie prüfen wollen. Darum bleiben wir ganz klar bei der KEVU-Mehrheit.

Und René Isler, nochmals zu deinem «Verkehrspfloderi»: Schweden hat einfach deutlich längere Strecken und einen deutlich, deutlich schlechter ausgebauten öffentlichen Verkehr. Darum hat es mehr Verkehrsflächen. Und die Wissenschaft sagt eindeutig: Neue Strassen induzieren mehr Autoverkehr. Das ist einfach wahr. Das wollen Sie vielleicht von Ihrer persönlichen Windschutzscheibe aus nicht wahrhaben, dennoch ist die Wissenschaft hier sehr deutlich. Und darum sagen wir weiterhin: Vermeiden, verlagern, verbessern. Und hier verbessern wir knapp etwas, aber wir vermeiden oder verlagern leider nichts.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte noch auf ein, zwei Punkte eingehen: Es wurde jetzt verschiedentlich behauptet, wir sollten dem Minderheitsantrag zustimmen, weil es dann schneller gehe. Nun, da bin ich jetzt sehr neugierig, was dabei dann schneller gehen soll. Der Minderheitsantrag verlangt, dass die Lösung, die die Mehrheit vorschlägt, geprüft wird. Das heisst also, man macht zuerst einmal verschiedenste Planungen und verliert ein oder zwei Jahre für diese Prüfungen, um dann nachher zu beschliessen, was man möchte. Diese zwei Jahre können wir uns sparen. Beginnen wir gleich mit der Planung, was richtig ist und was wir benötigen. Es geht also nicht schneller mit dem Prüfauftrag. Schneller geht es nur, wenn wir dort bleiben, wo wir jetzt sind, und einfach den Ausbau machen. Also die Beibehaltung des Status quo, das ist die einzige Lösung, die schneller geht. Unabhängig davon, ob man, wenn man das bauen will, dann gleich in die Projektierung geht oder ob man zuerst noch eine Prüfung macht – auch die Prüfung dauert dann einfach ihre Zeit –, braucht natürlich die Planung des Tunnels länger als das Projekt, was jetzt bereits vorgeplant ist, zu realisieren. Es stimmt also in dem Sinn einfach nicht, dass es mit dem Minderheitsantrag schneller geht. Es

stimmt nur, dass es schneller geht, wenn es uns egal ist, wo die Autobahn durchgeht, respektive, wenn wir wollen, dass sie weiterhin dort bleibt.

Was sicher ist und was berechtigt ist: Ja, der Tunnel kostet mehr als die Lösung am bestehenden Standort, das ist ganz klar. Aber auch dafür haben wir hier im Kantonsrat ja bereits ein Instrument eingeführt, das wir nutzen können, um einen grossen Teil dieser Mehrkosten abzudecken, und zwar mit dem Mehrwertausgleich. Wenn wir schauen, was dann dieses Land dort in Winterthur wert sein wird, wenn die Autobahn weg ist, wenn man dort bauen kann, höhere Ausnutzungen möglich sind und wir die Stadtreparatur haben, dann müssen die Stadt Winterthur und der Kanton das Geld für die Mehrwertabschöpfung brauchen und dafür die Finanzierung des Tunnels sicherstellen. Wir haben also die Instrumente und wir sollten mit der Planung anfangen und nicht Zeit verschwenden mit einem Prüfauftrag und auch nicht die Bevölkerung belügen und sagen, es gehe schneller. Denn schnell geht nur der Status quo und den will ich nicht, den will der Kantonsrat nicht und den will Winterthur nicht.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Dieser Antrag hier, dieser Minderheitsantrag ist ein bisschen perfid, denn was will er eigentlich? Er hört sich so gut an mit diesen ganzen Prüfaufträgen, aber eigentlich will er nur den Weg freimachen, er will «Wasser, Marsch!» für immer mehr Verkehr und diese alleinige Lösung. Und schlussendlich sind diese Prüfaufträge, diese Alibiprüfaufträge – es wurde bereits gesagt – ja nicht verpflichtend. Es ist nicht sicher, ob die jetzt angestrebte Lösung, die Lösung der Stadtreparatur, so machbar ist, beziehungsweise es ist vielleicht auch eine Frage des Willens: Wollen Sie dies wirklich oder wollen Sie einfach den Ausbau möglichst schnell haben? Und dabei bleibt schlussendlich die dringend nötige Stadtreparatur auf der Strecke. Und die Autobahn A1, ja, sie durchschneidet vielleicht nicht Winterthur, vielleicht ist es auch ein Versprecher, aber sie durchschneidet sehr wohl Töss, und zwar nicht nur ein bisschen, sondern den ganzen Stadtteil in zwei Teile. Wer in Dättnau oben wohnt, der fühlt sich als Dättnauer, nicht als Tössner. Ein Einkauf im Zentrum Töss fühlt sich an wie eine Fahrt in einen anderen Stadtteil.

Nun ja, was braucht es hier? Es braucht sicher nicht diesen Antrag, sondern es braucht die vereinten Kräfte von Stadt und Kanton. Es braucht alle verfügbaren Kräfte gerade auch gegenüber dem ASTRA, das ja bekanntlich das Ganze bereits sistiert hat, die vereinten Kräfte für eine

echte Stadtreparatur und nicht nur noch mehr Verkehr. Diese sogenannten Prüfaufträge brauchen zu lange. Es wurde auch bereits gesagt: Das Ganze ist bereits geprüft, die Lösung ist da, also machen wir vorwärts und verbrauchen wir nicht noch mehr Zeit. Besten Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen) spricht zum zweiten Mal: Eine Antwort an Thomas Wirth, warum wir der Meinung sind, dass es mit dem Minderheitsantrag schneller gehe: Mit der Verwaltung – und das wurde in der Kommission mehrfach betont – sind wir klar der Meinung, dass ein Richtplaneintrag den Planungsstand abbilden soll. Das ist bei den Vorarbeiten für den Minderheitsantrag tatsächlich so, ist aber für das neue Zielbild Winterthurs eben noch nicht der Fall. Denn da kommt eine ganz neue Komponente hinzu, nämlich der Ebnettunnel, und das muss richtig geplant werden. Für uns ist klar, dass das neue Zielbild Winterthurs attraktiv ist, das möchten wir auch ermöglichen, aber hier sehen wir einen ganz klaren Zielkonflikt.

Ebenfalls machen wir ein grosses Fragezeichen hinter den Prozess der Richtplanung an sich. Nun haben wir geplant, wir haben diskutiert, wir haben diskutiert in der Kommission, und Winterthur – ich habe es bereits in meinem Eintretensvotum gesagt – ist eben unglücklich in diesen laufenden Prozess hineingeplatzt. Das führt nun dazu, dass wir ein Zwischenergebnis eintragen, und wir fragen uns: Schaffen wir damit ein Präjudiz für den Prozess der Richtplanung? Aus unserer Sicht ist das nicht statthaft. Unterstützen Sie den Minderheitsantrag. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ulrich Pfister gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 104 : 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

4.2.3 Massnahmen

2

Minderheitsantrag Barbara Franzen, Ruth Ackermann, Hans Egli (in Vertretung von Christian Lucek), Ulrich Pfister, Sandra Bossert, Alex Gantner, Daniela Rinderknecht:

Ergänzung 4. Absatz

... des öffentlichen Verkehrs. *Massnahmen zur Leistungssteigerung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (wie Anpassung der Ver-*

kehrsteuerung und Busbevorzugung an Knoten) sind so auszugestalten, dass die Auswirkungen auf den Individualverkehr möglichst gering gehalten werden. Der Kanton fördert ...

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU: Wir sind hier im Kapitel 4.2.3 Massnahmen, a) des Kantons, und hier beantragt Ihnen die Kommissionsmehrheit eine textliche Ergänzung. Auch die Kommissionsminderheit beantragt Ihnen eine textliche Ergänzung, einfach eine andere. Man kann sich darüber streiten, ob es etwas Wortklauberei ist, aber es ist ein wichtiges Thema aufgenommen worden. Es geht nämlich um Massnahmen zur angemessenen Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bei Kapazitätsengpässen, ein Thema, das ja sonst auch politisch sehr bekannt ist. Und ich möchte hier auch einen Verweis machen auf Paragraf 14, Projektierungsgrundsätze im Strassengesetz.

Im Zusammenhang mit der Verbreitung von Tempobeschränkungen im Siedlungsgebiet, welche auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr betreffen, beantragt Ihnen die Kommissionsmehrheit eben eine Ergänzung. Sie wünscht im Falle von Verkehrsbehinderungen kantonale Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Dabei sind bei steuerungstechnischen Massnahmen für den ÖV die Auswirkungen auf den Individualverkehr gering – so der Begriff: «gering» – zu halten. Die Minderheit sieht bei Temporeduktionen, die oft von den Städten angestossen werden, keine automatische Pflicht des Kantons, den öffentlichen Verkehr zu verbessern. Vielmehr findet sie, die Auswirkungen der steuerungstechnischen ÖV-Massnahmen auf den Individualverkehr seien möglichst gering zu halten, ein Qualitätsunterschied, der natürlich dann bei den entsprechenden Projekten seine Auswirkungen haben kann. Wir sind hier natürlich auf Flugebene «Richtplan», das ist weit weg von den einzelnen Projekten, aber es soll hier gezeigt werden, dass auch hier die Dinge zusammenhängen, vor allem auch mit den entsprechenden Vorgaben im kantonalen Strassengesetz.

Namens der Kommissionsmehrheit beantrage ich Ihnen, den Text, wie er hier rot abgebildet ist, zu genehmigen und den Minderheitsantrag abzulehnen. Besten Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Im Richtplan sollen ja nicht nur Tabelleneinträge, Karteneinträge abgeändert werden, sondern es sollen auch die Formulierungen zu Steigerungen der intermodalen Gesamtleistung auf Achsen und in Gebieten mit Kapazitätsengpässen präzisiert und ergänzt werden. Es geht um Massnahmen zur angemess-

senen Bevorzugung des ÖV bei Kapazitätsengpässen im Zusammenhang mit der Verbreitung von Tempobeschränkungen im Siedlungsgebiet, welche auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr betreffen. Die Kommissionsmehrheit möchte eine textliche Ergänzung im Richtplan dazu. Damit wird der Kanton verpflichtet, im Falle von Verkehrsbehinderung kantonale Massnahmen zur Verbesserung des ÖV zu ergreifen. Aus unserer Sicht ist es geradezu absurd, den Kanton automatisch zu verpflichten, Ausgleichsmassnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs treffen zu müssen, wenn doch die Temporeduktionen – und das sind eben die verkehrlichen Behinderungen auch des öffentlichen Verkehrs – von einer anderen Staatsebene, den Gemeinden, angestossen werden. Bestellt wird Tempo 30 von den Gemeinden. Ausgleichsmassnahmen zur Schadensbegrenzung in Bezug auf den öffentlichen Verkehr soll ein anderer bezahlen, nämlich der Kanton. Wir akzeptieren, dass der Kanton auf Achsen und in Gebieten mit Kapazitätsengpässen durch die intermodale Gesamtleistung bereits eben schon den ÖV gegenüber dem MIV (*motorisierter Individualverkehr*) bevorzugen will. Der Passus – ich zitiere – «eine angemessene Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs» drückt dies klar aus, aber wir wehren uns gegen einen Blankoscheck, bei welchem der Kanton alles an Ausgleichsmassnahmen bezahlen soll. Im Gegenteil sind die Auswirkungen der steuerungstechnischen ÖV-Massnahmen auf den Individualverkehr möglichst gering zu halten und wir möchten auch warnen vor einem Konflikt mit der Kantonsverfassung, dem Gegenvorschlag zur Antistauinitiative, und wir warnen auch vor einem Konflikt mit Paragraph 14 Strassengesetz, Projektierungsgrundsätze. Hier sehen wir ein Problem. Die Verschärfung dieser Massnahmen, welche dem Kanton aufgebürdet werden sollen, sollte aber nicht im Gegensatz stehen zu den Zielen, welche auch im Richtplan formuliert sind. In Kapitel 4.2.1 betreffend übergeordnetes Strassennetz steht im Richtplan unter den Zielen nämlich, ich zitiere nochmals: «Wo erforderlich, ist die intermodale Gesamtleistung durch Kapazitätserweiterungen für den motorisierten Individualverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu steigern.» Ich mache hier zuhanden der Materialien einen Vorbehalt: Ich sehe einen gewissen Zielkonflikt, auch wenn es sich bei den nun angedachten verschärften Massnahmen um Massnahmen wohl auf den Hauptverkehrsachsen handelt. Ich möchte aber doch zu bedenken geben, dass die Ziele, die im Richtplantext stehen, eine andere Sprache sprechen. Bitte unterstützen Sie unseren Minderheitsantrag. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Auch beim zweiten Antrag geht es darum, die Bedingungen im Strassenverkehr und die Auswirkungen davon zu verbessern. Doch diesmal geht es weniger um den Lärm und auch weniger oder nur im weiteren Sinne um die Ökologie. Es geht um den ÖV, und zwar nicht, wie beim vorherigen Antrag, um den ÖV in der Stadt Winterthur, sondern um den ÖV auf allen Kantonsstrassen, bei Ihnen in Affoltern, in Bülach, in Gossau, Rüti, Wädenswil und allen anderen Gemeinden im Kanton Zürich. Verbesserungen für den ÖV bei verkehrlichen Behinderungen, namentlich Verkehrsbelastungen oder – auf gut Deutsch – Stau, sind wichtig. Stau und Behinderungen des ÖV kosten, sie kosten den Steuerzahler, die Gemeinden und die Nutzer, direkt sichtbar in der Rechnung des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*), und sie kosten bei Verspätungen die Wirtschaft und die gesamte Gesellschaft.

Wenn Sie die Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage 377/2022 zur Hand nehmen, dann können Sie dort lesen: Ursächlich für Verspätungsschwerpunkte sind in aller Regel Verkehrsüberlastungen, also weder Tempo 30 noch sonst irgendwelche verkehrlichen Massnahmen. Der ÖV ist der Grundpfeiler einer nachhaltigen und ökologischen Mobilität mit geringen Umweltauswirkungen. Deshalb hat der Regierungsrat auch das Ziel, den ÖV-Anteil in den nächsten acht Jahren auf 40 Prozent zu erhöhen. Der ÖV, allem voran der strassengebundene ÖV, der Busverkehr, muss attraktiver werden. Wenn die Busse ständig im Stau stehen, egal, ob in Zürich, Winterthur, ob im Furttal, im Limmattal, in Fällanden, Rümlang, Rüti oder Uster, wenn Busse im Stau stehen, verschlechtert das die Attraktivität des ÖV. Alle, die einmal die S5 oder S6 oder sonst eine S-Bahn verpasst haben, können ein Lied davon singen. Tun Sie es uns also gleich und unterstützen Sie den Mehrheitsantrag – für den ZVV und für das Klima.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Hier sollen sich die Kommunen, welche oftmals mit flächendeckenden Temporeduktionen den ÖV behindern, bewusst sein, welche Auswirkungen ihre Anordnungen haben. Es kann nicht sein, dass durch diese Ideologie der ÖV ausgebremst wird und der MIV dies ausbaden soll. Wir stehen immer noch für ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger ein. Im Moment läuft es leider meist darauf hinaus, dass der MIV behindert wird. Wir unterstützen den Minderheitsantrag der FDP, dass die Auswirkungen auf den Individualverkehr aufgrund der steuerungstechnischen Massnahmen für den ÖV möglichst gering zu halten sind. Stimmen Sie diesen Minderheitsantrag und einem Miteinander von ÖV und MIV ebenfalls zu.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Entgegen den vielfachen Behauptungen, die wir jetzt gehört haben, steht nirgends in diesem Abschnitt das Wort «Temporeduktionen». Es geht ganz allgemein darum, wie wir das Miteinander von strassengebundenem ÖV und dem Verkehr regeln. Und da haben wir auch schon ganz klar festgelegt, dass wir eigentlich den ÖV priorisieren. Warum tun wir das? Ein vollbesetzter Bus beispielsweise der VZO (*Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland*), ein Gelenkbus, ersetzt über 120 Autos. Es ist also wesentlich effizienter, wenn die Leute mit dem Bus unterwegs sind, und das entlastet massgeblich die Strasse. Stellen Sie sich vor, alle Leute, die im Bus sind, würden auch noch mit dem Auto unterwegs sein, nichts ginge mehr.

Es geht hier aber in dem Sinne genau um die Fahrplanstabilität. Denn damit der Bus voll ist, ist es notwendig, dass dieser Anschluss gewährleistet wird. Wir haben hier die intermodale Mobilität, sie wurde vorher erwähnt von Frau Franzen. Sie hat gesagt, dass wir diese fördern möchten. Aber wir können diese nicht fördern, wenn man am Bahnhof ankommt und der Zug weg ist oder umgekehrt der Bus weg ist, wenn der Zug zwei Minuten Verspätung hat, weil es sonst eben auch nicht mehr reicht. Und diese Knoten, die wir überall im Kanton haben, wo wir Probleme haben und die Fahrplanstabilität eingeschränkt wird, dort sollen Massnahmen ergriffen werden. Und zwar sollen dort Massnahmen ergriffen werden zur Priorisierung des ÖV. Wenn der Bus rasch vorwärtskommt, ist er attraktiver, die Anschlüsse sind gewährleistet. Und das verlangt dieser Richtplaneintrag, und er hat überhaupt nichts zu tun mit Temporeduktionen oder anderen Massnahmen, sondern: Wie gehen wir mit den Punkten, den Knoten um, wo der Bus im Moment behindert wird. Ich danke Ihnen für die Unterstützung des Mehrheitsantrags.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht): Herr Wirth, das Miteinander ist wichtig und nicht das Gegeneinander. Und ich rate Ihnen, dass Sie mal morgens, wie ich das jetzt seit etwa sechs Wochen bin, etwas in diesem Kanton unterwegs sind – und abends auch – und einmal schauen, wo die Probleme sind. Und die Probleme, die sind nicht dort, wo Sie die sehen, sondern die sind vor allem auch beim gewerblichen Verkehr. Der gewerbliche Verkehr steckt im Stau, weil man kein Miteinander hat, sondern weil man ein – ich sage schon fast – Gegeneinander hat heutzutage. Der Verkehr muss fliessen. Hört auf mit 30er-Zonen dort, wo nicht nötig. Es hat niemand was gegen 30er-Zonen, wenn sie

in den Quartieren sind, sonst gibt es nämlich nachher eben diese Ausweichverkehrsteilnehmer. Aber hört auf, das gegeneinander auszuspielen. Sie wissen ganz genau, dass der öffentliche Verkehr den Verkehr im Kanton Zürich nie schlucken können wird, nie, ausser Sie verbieten den Leuten, zu gewissen Zeiten ins Büro zu fahren, oder dem Gewerbe, die Brötchen nach Hombrechtikon, wo es, glaube ich, keine Bäckerei mehr gibt, Herr Wirth, auszuliefern. Das ist das grosse Problem und das grosse Problem am Schluss ist: Es ist ein demografisches Problem. Wir haben zu viele Leute, wir laufen auf eine 10-Millionen-Schweiz hin und wir bauen unsere Strassen zurück und wir versuchen jetzt, den einen Verkehrsträger gegen den anderen Verkehrsträger auszuspielen. Das geht nicht. Unterstützen Sie den Minderheitsantrag.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ann Barbara Franzen gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 83 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.9 Grundlagen

II.–V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 173 : 2 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5598a zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Personenschiffahrt auf CO₂-freien Antrieb umrüsten

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Daniel Heierli (Grüne, Zürich), Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) vom 30. Mai 2022

KR-Nr. 176/2022, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Valentin Landmann hat an der Sitzung vom 28. November 2022 Antrag auf Nichtüberweisung gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Der Regierungsrat war bereit, das Postulat entgegenzunehmen und einen Umsetzungsplan für die rasche Treibhausgasneutralität der öffentlichen Schifffahrt auf den Zürcher Gewässern vorzulegen. Hintergrund des Postulates ist die Antwort zur Anfrage 295/2019 zum CO₂-Ausstoss der Schifffahrt im Kanton Zürich. Der Regierungsrat erklärte, dass er die Beschaffung von Antrieben ohne oder mit geringem CO₂-Ausstoss in der öffentlichen Personenschifffahrt und Massnahmen zur Verminderung des Ausstosses in der privaten Schifffahrt unterstützt. Er sei bereit, im Rahmen seiner Klimastrategie Massnahmen im Bereich Schifffahrt zu prüfen.

Im Januar 2022 hat der Regierungsrat die langfristige Klimastrategie vorgelegt. Eine Aussage zur Schifffahrt fehlt aber. Es ist auch klar, die Klimastrategie macht aufgrund ihrer strategischen Ausrichtung nur sehr allgemeine Aussagen. Für die Umsetzung von entsprechenden Massnahmen müssen nun in allen Bereichen Umsetzungspläne eingefordert werden. Das vorliegende Postulat verlangt einen solchen Umsetzungsplan im Bereich der Schifffahrt. Da die Schiffe jeweils sehr lange in Betrieb sind, müssen Umrüstungspläne frühzeitig aufgegleist werden. Der Kanton Zürich soll hier auch eine Vorbildwirkung einerseits gegenüber anderen Seen beziehungsweise Schifffahrtsgesellschaften, aber auch gegenüber den privaten Bootsbesitzern wahrnehmen und für die öffentliche Personenschifffahrt einen Umsetzungsplan zur möglichst baldigen Treibhausgasneutralität vorlegen. Davon ausgenommen sollen Dampfschiffe sein, also dampfbetriebene Schiffe von kulturhistorischem Wert.

Das Netto-null-Ziel und die Abkehr von fossilen Energieträgern ist in der langfristigen Klimastrategie des Regierungsrates auf 2040 festgelegt. Am 15. Mai 2022 wurde zudem mit 67 Prozent Ja-Stimmen-Anteil der Klimaschutzartikel in der Verfassung des Kantons Zürich verankert. Damit hat die Bevölkerung der Politik einen verbindlichen Auftrag gegeben, in allen Bereichen Massnahmen zu ergreifen. Der Kanton hält zahlreiche Beteiligungen, unter anderem eben auch an der Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft (ZSG). Kongruent mit der langfristigen Klimastrategie, sollen alle Institutionen, an denen der Kanton beteiligt ist, zur Erreichung der Ziele der langfristigen Klimastrategie beitragen. Die Schifffahrtsgesellschaft Greifensee hat die Elektrifizierung des Motorschiffes «Heimat» mit Unterstützung des Kantons letztes Jahr umgesetzt. Das Motorschiff «Heimat» hat den regulären Betrieb vor einem Jahr, also im letzten Frühling, aufgenommen. Damit ist der Tatbeweis erbracht, dass eine solche Umrüstung technisch möglich ist. Auch die

Zürichsee-Schifffahrt hat sich für die Anschaffung dreier neuer Limmatboote entschieden, die in diesem Jahr im Einsatz sein sollen. Die neuen Limmatboote versprechen weniger Lärm, einen emissionsfreien Verkehr und leisten einen Beitrag zur Energiewende. Mit dem Elektroantrieb der Limmatboote senkt die Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft den CO₂-Ausstoss um über 100 Tonnen pro Jahr, auch das eine Aussage aus der Anfrage.

Wir erwarten nun, dass der Regierungsrat eben auch für die übrigen Personenschiffe einen Umsetzungsplan vorlegt. Bitte unterstützen Sie das Postulat.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Das Postulat betreffend die Schifffahrt hat im Kanton Zürich eine rein ideologische Bedeutung. Wir sind hier nicht in der Hochseeschifffahrt und in anderen Gebieten, wir sind in einem Gebiet, das trotz der Bevölkerungszunahme in der Schweiz nicht wesentlich gewachsen ist. Wir haben eine rasante Zunahme des Autoverkehrs, weil praktisch jeder, der in die Schweiz gezogen ist, auch ein Auto fahren will. Damit stellen sich die Fragen des Antriebs der Automobile natürlich akut und auch, dass natürlich die Bevölkerungszunahme beim Strassenverkehr, wenn man schon CO₂ vermeiden will, relevant ist. Im Schifffahrtsverkehr lässt sich eine parallele Entwicklung kaum zeigen, man hat eine relativ konstante Zahl von Schiffen. Und natürlich ist es theoretisch möglich, Schiffe umzurüsten, mit sehr grossem Aufwand. Möglich ist es ohne Weiteres für kleine Schiffe, wie die Limmatschiffe, das ist ja aber schon sowieso gemacht, wir brauchen hier keinen grossen politischen Vorstoss. Für die grossen Passagierschiffe hingegen bedeutet das einen Riesenaufwand auch an umweltschädlicher Grossbatterie-Produktion. Es ist nicht im Sinne eines vernünftigen Umweltschutzes, wenn wir die paar grossen Schiffe auf dem Zürichsee unbedingt ersetzen wollen.

Immerhin freut mich eine Erleuchtung, mit der ich nicht einmal mehr gerechnet habe: Immerhin haben die Vorstosssträger realisiert, dass der Kanton Zürich einige historisch bedeutsame Dampfschiffe hat und Dampfschiffe lassen sich auch gemäss dem Vorstoss weiter mit klassischen Betriebsstoffen betreiben. Ich betrachte den Vorstoss als unnötig und eher ein Signal in die falsche Richtung. Man sollte sich auf Wesentliches konzentrieren und nicht auf die paar Passagierschiffe auf dem Zürichsee oder Greifensee. Wo es geht, werden die Schifffahrtsgesellschaften ohnehin, weil Elektroantrieb bei Kleinschiffen angenehm ist, auf solchen umstellen. Und sonst soll man es den Marktbedingungen überlassen. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): «Nein, nicht auch noch auf den Seen des Kantons!», so tönt es von den Gestrig-Geblienen. Doch, doch, auch die Seeschifffahrt, vorerst mindestens die öffentliche Personenschifffahrt, soll ihren Beitrag zur Dekarbonisierung der Mobilität beitragen. Dies ist nicht nur ein unnötiges Schaulaufen, Herr Landmann. Es würde mich sehr freuen, wenn wir mit einem Umsetzungsplan und allenfalls auch mit einem Förderprogramm dazu beitragen, die für die elektrische Schifffahrt dringend benötigte Versorgungsinfrastruktur aufzubauen. Und es würde mich auch freuen, wenn die entsprechenden Schiffe beschafft oder, teilweise zumindest, umgebaut werden könnten. So schonen wir unsere Gewässer vor Verunreinigung durch Verbrennungsmotoren und bereiten die Schiffsbranche auf eine klimafreundliche Zukunft vor. Wir leisten damit einen wichtigen, Herr Landmann, einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und stärken den nachhaltigen Tourismus. Die SP wird das Postulat unterstützen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich spreche jetzt als Fraktionssprecher der SVP, danke, Valentin Landmann, für das Vorsprechen. Zu diesem Postulat: Keiner zu klein, ein Weltretter zu sein. Im Gegensatz zur Grossschifffahrt auf den Weltmeeren ist der Anteil der Schifffahrt auf dem Zürichsee an den CO₂-Emissionen einfach schlicht verschwindend klein. Trotzdem beweist die ZSG mit dem derzeit laufenden Ersatz der Limmatschiffflotte durch die neuen Boote mit Elektroantrieb, dass umweltfreundliche Antriebe bei der Flottenerneuerung durchaus realisiert werden. Die Umrüstung der bestehenden Schiffe ist jedoch enorm teuer, und es ist mehr als fragwürdig, dass wir ausgerechnet im Bereich mit dem tiefsten Kostendeckungsgrad im Zürcher Verkehrsverbund solche Investitionen stemmen sollen. Wir haben es gehört, es soll gefördert werden, es geht also darum, dass man eine unrentable Sparte hier weiter subventioniert. Wenn, dann muss man die Diskussion nicht scheuen, ob es mit Ausnahme der gut frequentierten Querfahrten auf dem See wirklich einen derart dichten und hochsubventionierten Fahrplan auf dem See braucht. Der Werbeslogan (*des ZVV*) «Ich bin auch ein Tram», «Ich bin auch ein Schiff», ist einfach überholt. Allein schon mit einem auf Wirtschaftlichkeit ausgelegten Angebot liessen sich die Emissionen erheblich reduzieren. Aber die Elektrifizierung, um welche es bei diesem Vorstoss geht, wird bei künftigen Neubeschaffungen sowieso im Vordergrund stehen. Das Postulat ist schlicht überflüssig, wir lehnen die Überweisung ab.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Ein bisschen recht muss ich Herrn Landmann schon geben, dieser Vorstoss grenzt ein wenig an Mikromanagement. Dennoch haben wir Grünliberalen aber entschieden, das Postulat zu überweisen, aus zwei Gründen: Erstens machen die CO₂-Emissionen der Schifffahrt zwar weniger als 1 Prozent der Gesamtemissionen des Verkehrs im Kanton Zürich aus, aber die Schifffahrt ist für Zürich dennoch etwas Wichtiges, auch viele Touristen nutzen sie. Sie ist in gewissem Sinne auch eine Visitenkarte für Zürich, und da wäre es von Vorteil, wenn sich Zürich als klimafreundlicher Standort präsentiert. Die Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft hat dies auch erkannt und setzt zunehmend auf Elektromotoren. Drei neue Limmatschiffe sollen ab diesem Jahr im Einsatz sein. Zweitens ist dieser Vorstoss eine Gelegenheit, um die Allgemeingültigkeit unserer Klimastrategie, um das Klimaziel netto null bis 2040 nochmals zu betonen. Die Strategie gilt für alle Bereiche, und sie hält auch fest, dass alle Institutionen, an denen der Kanton beteiligt ist, eingeladen sind zur Erreichung der Ziele der langfristigen Klimastrategie. Die Eigentümerstrategien der einzelnen Beteiligungen sind bezüglich der strategischen Ziele und Vorgaben zu überprüfen und mit allfälligen Vorgaben im Sinne der vorliegenden Strategie zu ergänzen. Letzteres haben wir für den ZVV und somit auch für die ZSG bereits getan, schon bevor es die Klimastrategie gab. In der ZVV-Strategie hat dieser Rat festgehalten, dass die Ausgestaltung des Angebots zum Dekarbonisierungsziel des Kantons beiträgt. Das Ziel ist also vorgegeben, ganz im Sinne einer grünliberalen Politik. Wir geben Ziele vor, überlassen aber bei der Wahl der Massnahmen und Technologien den Unternehmen den nötigen Spielraum. Somit plädieren wir für eine schlanke Umsetzung dieses Postulates, die vielleicht auch als Modell für andere Bereiche mit Klimarelevanz dienen kann. So wird zukünftig auch Mikromanagement nicht mehr nötig sein. Wir überweisen dieses Postulat.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Schiffe sind bis jetzt bezüglich Treibhausgasneutralität vernachlässigt worden, nur wenige wurden bereits umgerüstet. Wir freuen uns über die Elektrifizierung der «MS Heimat» auf dem Greifensee und über die drei neuen Limmatschiffe. Dadurch wird der CO₂-Ausstoss für die Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft bereits reduziert. Übrigens an die Postulanten: In Zürich sprechen wir von «Limmatschiffen», nicht von «Limmatbooten», das tut mir im Herzen weh. Wir freuen uns, dass die historischen, dampfbetriebenen Schiffe davon ausgeschlossen sind und wir diese schönen Schiffe

weiterhin bewundern können. Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Postulat.

Ratsvizepräsidentin Sylvie Matter: Das Wort hat Hans-Peter Amrein, Küsnacht, nein, Zollikon, Entschuldigung.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht): Frau Ratspräsidentin-Stellvertreterin, kleine Korrektur: Ich bin noch nicht in Zollikon wohnhaft, ich bin es immer noch in Forch/Küsnacht, aber jetzt zu diesem wunderschönen Vorstoss. Frage an den Spiritus rector dieser kafkaesken Vorlage, Thomas Forrer: Was kostet das? Was kostet das und wer zahlt das? Ich möchte einmal wissen, wenn solche wirklich kafkaesken Vorstösse gemacht werden, Thomas Forrer, ob ihr euch in eurer Fraktion überhaupt überlegt, was diese Sachen kosten oder einfach nur uns hier beschäftigen, weil du mir ja immer vorwirfst, ich würde dich beschäftigen. Also in Zukunft erwarte ich doch bitte von einem Professor oder Assistenzprofessor an der Uni Zürich, dass man fragt, was es kostet. Denn um das geht es. Und am Schluss sind es auch die grünen Wähler – wenn es dann auch etwas weniger sein werden in einer Woche (*nach den Gesamterneuerungswahlen*) –, sind es auch die grünen Wähler, welche diese Zeche bezahlen müssen. Und Franziska Barmettler, als wirtschaftsaffine Dame, von Ihnen hätte ich hier auch anderes erwartet, auch von der GLP. Es zeigt wieder einmal, dass sich die GLP vielleicht doch besser etwas mehr um die Finanzen kümmern sollte als um die Ideologie, und dann würde sie diesen Vorstoss ablehnen. Bei neuen Schiffen kann man das diskutieren, bei Kleinschiffen, bei Grossschiffen sind das Megabatterien, die man nachher auch wieder entsorgen muss wie bei den Autos, und das ist noch nicht geregelt. Und wie gesagt, bis ich weiss nicht wie viele hunderttausend Meilen sind diese Batterien und sind diese Schiffe viel umweltfeindlicher als ein Schiff, das mit einer schönen Turbine fährt, eventuell mit einer Wasserstoffturbine in Zukunft, welche weniger umweltfeindlich ist. Also bitte überlegt euch das doch, wenn ihr Vorstösse macht. Und ich würde gerne von der Frau Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*) nachher noch hören – ich bin ja sicher, Ihre Mega-Abteilung Verkehrsplanung hat das schon angeschaut –, ich möchte doch hören, was diese Sache hier den Kanton kosten würde.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Thomas Forrer, Franziska Barmettler, Sie sind angesprochen. Wollen Sie Antwort geben? Thomas Forrer will.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Geschätzter Kollege Hans-Peter Amrein, also kafkaesk – das muss ich Ihnen jetzt als Literaturwissenschaftler sagen –, ist dieser Vorstoss nicht. Kafkaesk ist etwas Verschlungenes, Undurchdringliches. Ich würde das Wort «kafkaesk» eher für zu viel Bürokratie und undurchschaubare Bürokratie verwenden, aber doch nicht für einen Klimavorstoss, der sehr einfach verständlich ist. Und klar, Sie haben die Kosten angesprochen, ich bin Ihnen eigentlich sogar dankbar dafür, dass Sie das gemacht haben, denn es ist halt so, Klimaschutz, die Transformation in vielen Bereichen zur CO₂-Neutralität, das kostet etwas, das ist nicht gratis zu haben. Aber man bekommt auch etwas dafür, man bekommt dafür Klimaschutz, man bekommt dafür einen Beitrag zum Klima, den alle leisten müssen. Und wir können nicht einfach hier in der Schweiz herumsitzen und Däumchen drehen und warten, was die anderen grösseren Länder weltweit machen, sondern es ist eben eine Aufgabe, die alle betrifft, und es ist auch eine Aufgabe, eine Querschnittsaufgabe, die sämtliche Bereiche betrifft. Und da das noch nicht angekommen ist, müssen wir halt manchmal auch einen kleinteiligeren Vorstoss machen. Aber selbstverständlich: Die schönen Raddampfer auf dem Zürichsee, die können so bleiben, wie sie sind. Das sind ja auch Kulturdenkmäler, diese Dampfmaschinen, Dampf erzeugenden Motoren, und die wollen wir selbstverständlich nicht durch Elektro ersetzen. Was die Frage der Batterien betrifft, auch da merke ich, dass man manchmal die eigene Ansicht ein bisschen zu schnell zuvorderst hat: Diese Batterien bei den Schiffen sind im Gegensatz zu Autobatterien, die manchmal eine Woche, manchmal sogar zwei Wochen herumstehen und nicht gebraucht werden, diese Batterien bei den Schiffen sind ständig im Einsatz, tagaus, tagein. Und das ist wahrscheinlich einer der besten Einsatzorte für genau diese Technik.

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich reihe mich auch ein bei den Votanten, die dieses Postulat nicht überweisen wollen, wie auch die FDP-Fraktion. Aus unserer Sicht sind dieses Postulat und die ganze Arbeit, die dann ausgelöst wird, wirklich unnötig. Kollegin Franziska Barmettler hat darauf hingewiesen, dass im Zusammenhang mit der ersten ZVV-Strategie, die in diesem Rat in dieser Legislatur auch die Handschrift der Klimaallianz trägt, eigentlich die Weiche gestellt worden ist – und dem haben sogar wir alle zugestimmt –, nämlich, dass die Dekarbonisierung entsprechend getriggert wird; einerseits bei den Bussen und andererseits eben auch bei der Schifffahrt. Und siehe da, in der zweiten

ZVV-Strategie, die wir behandelt haben, ist das schon bereits aufgenommen worden, auch mit Beispielen, die unmittelbar umgesetzt werden, die Limmatschiffe einerseits, andererseits auch die «Heimat» auf dem Greifensee, wo es ja jüngst zur Einweihung dieser neuen, batteriebetriebenen Fähre kam, die jetzt wirklich sehr elegant und geräuschlos hin und her über den Greifensee gleitet. Da möchte ich einfach daran erinnern: Auch das hat etwas gekostet, das war nicht gratis. Da gab es Gelder aus dem Lotteriefonds, Spendengelder von vielen Genossenschaftlern, die sich seit Jahren oder Jahrzehnten für die Greifensee-Schiffahrt einsetzen. Hier auch ein grosses Dankeschön an all diejenigen, die das überhaupt ermöglicht haben in der ganzen Umsetzung jenes Projektes.

Einmal mehr will ich sagen «it's happening», das Postulat braucht es nicht. Die ganze Sache ist angekommen auf Ebene der ZVV-Strategie und bei allen entsprechenden Verkehrsbetrieben, die in dieser ganzen, sehr guten Struktur des ZVV eingebunden sind. Ebenfalls weise ich auf den Investitionszyklus der Schiffe hin, vor allem auch der grösseren Schiffe: Diese haben eine Lebenszeit, und da gibt es ja auch immer wieder die Forderung, dass eben Lebenszeiten verlängert werden sollen. Das ist sicher sehr anspruchsvoll, wenn man dann eben die Betriebsart radikal umstellen will. Da geht es am Schluss um den Schwerpunkt eines Schiffes, überhaupt die Tonnagen, et cetera. Ich glaube, man müsste hier von der Forderung her auch wirklich technologieoffen sein, nicht nur «Batterie, Batterie, Batterie», sondern es könnte auch hier synthetische Treibstoffe geben, die eine Rolle spielen könnten und dann auch entsprechend eingesetzt werden. Wir stellen fest: Dort, wo es schnell möglich ist, ist es schon passiert oder ist es am Passieren. Da haben auch die entscheidenden Personen und Organisationen die Agilität zutage gebracht. Dort, wo es halt grössere Projekte sind, sind die Signale ganz deutlich. Das Postulat braucht es nicht. Und daher beantragen wir Ihnen Nichtüberweisung. Besten Dank.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Wenn ich so Ihren Argumenten beziehungsweise Gegenargumenten gegen dieses Postulat zugehört habe, dann scheint ein Argument zu sein, dass wir hier im Kanton Zürich keine Hochseeschiffahrt haben. Ja, «no shit, Sherlock», was für eine Überraschung! Nun ja, schlussendlich ist dieses Argument eigentlich nur eine kleine Version davon, dass wir in der kleinen Schweiz beim Klimawandel ja eh nichts bewirken können. Also schlussendlich ist es eigentlich nicht wirklich ein Gegenargument, es ist ein Nicht-Argument in einer einfach ein bisschen anderen Version. Dann haben wir weiter

gehört, ja, das Ganze sei ein bisschen Mikromanagement. Einerseits kann man dem entgegen: Auch Kleintier macht Mist. Und gleichzeitig muss man bei der Zürichsee-Schiffahrt auch sehen: Sie ist schon ein bisschen eine Visitenkarte, das sieht man auch gerade am vielzitierten neuen Elektroschiff am Greifensee. Und wenn wir hier fortschrittlich sind, dann sieht man dies auch viel prominenter, wenn wir hier mit Elektroschiffen unterwegs sind. Und zu guter Letzt muss man dann auch noch sagen: Das Ganze ist ein Postulat. Es ist nicht eine Gesetzesvorlage, es ist auch keine Kreditvorlage. Wir haben vorher die Frage nach den Kosten gehört. Es ist ein Postulat und die AL wird dieses unterstützen. Besten Dank.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Herr Landmann ist offensichtlich kein Seemann, das hat man in seinem Votum gehört. Die Zürichsee-Schiffahrt scheint nicht sein erstes Anliegen zu sein. Nun ja, natürlich ist mir klar, in Sachen Klimapolitik ist die Zürichsee-Schiffahrt nicht der zentrale Punkt. Aber wie man so schön sagt, auch Kleinvieh macht Mist, Klimapolitik ist eben ein Querschnittsanliegen. Man muss sie gewissermassen immer mitdenken, so wie Sie auch in der Finanzpolitik nicht einfach bei allen kleineren Beträgen sagen: «Ach, das ist nur ein kleiner Betrag, da spielen unsere Grundsätze plötzlich keine Rolle mehr.» Ja, wie gesagt, die Zürichsee-Schiffahrt ist eher ein kleinerer Posten, aber dafür ist es sicher auch ein Gebiet, wo uns Änderungen nicht sehr schmerzen. Also wir haben viele Gebiete, wo wir viel stärker auf die Energie angewiesen sind als jetzt bei der Zürichsee-Schiffahrt. Wenn wir also dort, wo es leichtfällt, die Veränderungen nicht anpacken, dann ist das schon ein schlechtes Zeichen.

Ich denke, der Regierungsrat wird sicher auch von sich aus die Kosten ein wenig im Auge behalten. Er wird also nicht ein Schiff, das gerade frisch renoviert wurde, nun sogleich zur Umrüstung umleiten. Er wird das abschätzen: «Wo machen wir es am besten, wo setzen wir das Geld am besten ein? Nehmen wir uns ein Schiff vor, das sowieso revidiert werden müsste.» So viel traue ich dem Regierungsrat also sehr gerne zu. Das wäre ja auch nicht in unserem Sinne, wenn man da unnötige Revisionsarbeiten jetzt einfach vom Zaun bricht. Und das wird sich eben auch auf die Kosten sinnvoll auswirken. Und ja, es ist ein kleiner Vorstoss, es ist nur ein Postulat. Man kann sagen, das wäre jetzt nicht notwendig gewesen. Aber wenn wir uns sowieso in diese Richtung bewegen, wieso wurde dann Diskussion verlangt? Also ich halte es eher für unnötig, dass hier Diskussion verlangt und dadurch die Ratsdebatte noch nötig wurde. Und technologieoffen, das sind wir natürlich, wir

verlangen nur Treibhausgasneutralität. Und wenn das mit Wasserstoff erreicht werden kann, umso besser, da haben wir nichts dagegen. In diesem Sinne überweisen wir dieses Postulat. Es ist vielleicht nicht der grosse, entscheidende, aber es ist ein kleiner Schritt in die richtige Richtung. Danke.

Mario Senn (FDP, Adliswil): Im Sinne einer Interessenbindung möchte ich bekannt machen, dass ich einmal für die Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft gearbeitet habe und auch noch familiäre Verbindungen zum Schiffahrtswesen in der Schweiz habe. Deshalb fühle ich mich aber auch berufen, etwas zu diesem Thema zu sagen, und nicht, weil Adliswil am See liegen soll, wie eine Kandidatin für den Regierungsrat einer grösseren Partei gemeint hat (*Anspielung auf Regierungsratskandidatin Priska Seiler Graf, die Adliswil «eine reiche Seegemeinde» genannt hat.*)

Zum Ersten möchte ich sagen: Der Investitionszyklus bei solchen Investitionen bei der Schiffahrt ist sehr lange, reicht über mehrere Jahrzehnte. Und da ist es einfach etwas quer, wenn man eine rasche Umsetzung verlangt, wie das dieses Postulat will. Der zweite Punkt ist: Wenn Sie Klimaschutz machen möchten, dann ist es richtig, das kostet, und es kann auch sehr viel kosten. Die Frage ist aber auch da: Was erhalten Sie für einen Franken, den Sie einsetzen? Und wenn Sie hier Geld einsetzen, dann müssen wir einfach sagen, ist das nicht sehr effizient. Ich möchte gerne darlegen, weshalb:

Erstens: Die beiden Schiffe oder die beiden Schiffahrtstypen, einerseits die «Heimat» auf dem Greifensee und andererseits auch die Limmatboote – und ich verwende bewusst den Ausdruck «Limmatboot» –, das sind kleine Schiffe, da gibt es Lösungen. Für grössere Schiffe gibt es noch keine sinnvollen Lösungen. Also auch das beisst sich etwas mit der Forderung nach einer raschen Umsetzung. Der zweite Punkt ist: Wenn Sie den CO₂-Ausstoss der Schiffahrtsgesellschaft anschauen, dann verursachen die Dampfschiffe 50 Prozent des Ausstosses. Das schränkt also bereits sehr ein, was sie überhaupt erreichen können. Und dann ein weiterer Punkt: Die Schiffahrt, so wie sie auf dem Zürichsee betrieben wird, ist hauptsächlich ein saisonales Geschäft. Diese Schiffe sind also nicht täglich im Einsatz oder nur ein Teil davon, aber bei weitem nicht die ganze Flotte. Dann ist es auch wichtig zu wissen, dass ein neues Schiff mit einem elektrischen Antrieb 50 bis 100 Prozent mehr kostet. Und wenn Sie natürlich diese Forderung aufstellen, dann sprechen Sie immer auch den Kostendeckungsgrad an, und

ich weiss nicht, ob Sie wieder eine Diskussion über den «Schiffsfünfliber» (*zeitweiliger Zuschlag für die Benutzung des Schiffsverkehrs*) führen möchten. Auf jeden Fall ist das eine Massnahme, die ich schwerlich als effizient bezeichnen kann. Wir können diese Ressourcen besser einsetzen, auch die Ressourcen der Verwaltung, deshalb lehne ich das Postulat ab.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Erlauben Sie mir eine Replik auf zwei Sprecher: Also Herr Heierli, «Kleinvieh macht Mist», das ist eine grosse Sau, die Sie hier schlachten wollen, Herr Heierli, eine sehr grosse Sau. Und vor allem gibt das eine Sauerei. Das ist das Erste. Und jetzt zum lieben Kollegen Forrer: Ich habe die Kafka-Biografie von Rainer Stach gelesen. Ich zitiere jetzt aus Wikipedia (*Online-Enzyklopädie*), weil ich sie nicht vor mir habe: «Meistens meinen die Leute damit etwas Absurdes» – und ich hoffe, die Mehrheit hier im Rat sieht, wie absurd hier dieser Vorstoss ist – «und zugleich Unheimliches.» Ja, meistens geht es um irgendwelche Machtbeziehungen. Kollege Forrer, der zieht die Fäden in der Grünen Partei, er ist ja Fraktionschef, auch wenn er nur als Dritter unterschrieben hat. Wenn diejenigen, die das Zentrum der Macht besetzen, im Dunkeln bleiben, dann hat man das Gefühl, die Situation sei kafkaesk, und deshalb habe ich es gesagt, Herr Forrer, weil du etwas im Dunkeln bleiben wolltest mit diesem, ja, absurden – ich kann es auch so sagen, nicht nur kafkaesken, sondern absurden – Vorstoss. Der Vorstoss ist wirklich absurd. Es wird eine grosse Sau geschlachtet, und bezahlen tun es wieder die Steuerzahler des Kantons Zürich für irgendwelche absurden Ideologien, die da aus dem Machtzirkel der Grünen Partei gezimmert wurden. Also lehnen Sie das ab. Kollege Senn, ein Spezialist auf diesem Gebiet, hat es Ihnen vorher ganz klar dargelegt, wie absurd die Sache ist, Herr Forrer.

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Es wurde uns vorhin vorgeworfen, wir Landeier verstünden nichts von Booten und Schifffahrt. Ich weiss nicht, wie mancher von der Klimaallianz Inhaber des Hochseeschifffahrtspatents ist, Segel und Motoren, und auch binnentechnisch unterwegs ist. Ich weiss es, ich verstehe etwas von der Schifffahrt, aber ich möchte einfach eine kurze Replik an Herrn Heierli loswerden. Und zwar hat er in den Raum gestellt, er verstehe gar nicht, weshalb man eine Diskussion verlangt. Wir sind hier in einem Parlament. Es geht schlussendlich um demokratische Grundsätze. Und selbstverständlich sprechen wir dazu und winken die Vorstösse nicht

einfach durch. Es geht schlichtweg darum, dass wir hier Stellung nehmen wollen. Und es geht auch darum, dass man rein symbolpolitische Vorstösse – Sie müssen ja selber zugeben, dass es wenig Fleisch am Knochen hat – auch nicht einfach weitergibt. Der Kanton Aargau, das wissen Sie, weist jeweils die Kosten auf, die die Verwaltung hat mit der Bearbeitung der Vorstösse. Das müsste man sich vielleicht in diesem Parlament auch überlegen, und da sehen wir uns in der Verantwortung, dass man Vorstösse, die rein symbolpolitisch sind, einfach im Keim erledigt. Deshalb lehnen wir das Überweisen des Postulates ab.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Der Regierungsrat ist ja bereit, das Postulat, das einen Bericht verlangt – einen Bericht –, entgegenzunehmen. Aber selbstverständlich kann man darüber unterschiedlicher Auffassung sein. Persönlich denke ich immer. Das sind ja Vorstösse, die eigentlich über die ZVV-Strategie beantwortet werden sollten, und über diese Strategie entscheiden Sie ja hier im Parlament. Aber trotzdem waren wir auch in den vergangenen Jahren im öffentlichen Verkehr immer bereit, wenn Sie Postulate eingereicht haben, diese mindestens zu prüfen, damit Sie dann, wenn wir die Strategie diskutieren, Grundlagen für deren Beantwortung haben. So ist es auch bei der Schifffahrt. Für uns ist klar, auch die Schifffahrt gehört zum ZVV. Und der ZVV hat eine Dekarbonisierungsstrategie und die Schifffahrt kann einen Beitrag leisten, selbstverständlich. Es wurde darauf hingewiesen, seit 2022 ist die «MS Heimat» auf dem Greifensee elektrifiziert und ab Frühling dieses Jahres dürfen wir auch die neuen Limmatschiffe begrüßen. Und man nennt es in der Tat «Limmatschifffahrt», da muss ich Ruth Ackermann vollständig recht geben. Wir haben aber auch gesehen bei diesen Beispielen, dass das anspruchsvoll ist, sehr anspruchsvoll, herausfordernd, und dass das etwas kostet. Und selbstverständlich werden wir – und wenn ich von «wir» rede, dann meine ich den Verkehrsrat des ZVV – hier umsichtig diese Dekarbonisierung bei der Schifffahrt anpacken. Es hängt auch davon ab, welche technologischen Möglichkeiten wir haben. Da sind wir noch nicht dort, wo wir uns das vielleicht wünschen. Und so gerne ich Antwort geben würde, was das dann alles kostet. Das ist nicht möglich, weil wir jede einzelne Situation genau anschauen müssen. Wir führen dann in diesem Verfahren Submissionen durch, und selbstverständlich machen wir das nur, wenn auch eine entsprechende Altersbewertung bei diesen Schiffen stattgefunden hat. Und dann bin ich froh, haben Sie die historischen Dampfschiffe ausgeklammert, das ist auch ein Kulturgut bei uns im Kanton Zürich. Und insofern, kann ich sagen, machen wir selbstverständlich eine Strategie,

aber mit Augenmass, mit viel Augenmass und auch mit Blick auf die Kosten, wie wir das eigentlich im ZVV immer machen. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 74 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat KR-Nr. 176/2022 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Verschiedenes

Fraktions- und persönliche Erklärungen

Fraktionserklärung der Grünen, SP, GLP, EVP und AL zu den Klimazielen im Zusammenhang mit der Schweizerischen Nationalbank

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Dies ist eine Fraktionserklärung der Grünen, der SP, GLP, EVP und AL, sprich: der Klimaallianz.

Die Klimaziele gelten auch für die Nationalbank (SNB). Die Auswirkungen der Klimakrise werden immer deutlicher, die grünen oder braunen Skipisten Anfang dieses Jahres sind nur ein Vorgeschmack darauf, was passiert, wenn der CO₂-Ausstoss nicht deutlich reduziert wird. Tatsächlich ist die Schweiz im internationalen Vergleich klein, doch wir haben mit unseren Banken und Versicherungen die grössten Hebel zur Hand, Hebel, die weit über die Schweiz und Europa hinausreichen. Erst kürzlich hat dieser Rat darum der ZKB (*Zürcher Kantonalbank*) einen klaren Auftrag zum Klimaschutz erteilt (*KR-Nr. 233/2018*).

Einen solchen Klimaauftrag will jetzt auch eine Gruppe von 170 privaten Aktionärinnen und Aktionären der Schweizerischen Nationalbank erteilen. Sie fordern, dass die Nationalbank die Eindämmung der weltweiten Klimakrise und den Schutz der Biodiversität endlich als Ziele in ihre Anlagestrategie aufnimmt. In ihren Anträgen an die Generalversammlung verlangen die Klimaaktionärinnen und -aktionäre, dass die SNB ihre Geldpolitik endlich mit dem Abkommen von Paris und dem kürzlich verabschiedeten Biodiversitätsabkommen abstimmt. Die Nationalbank soll einen Transitionsplan vorlegen und aufzeigen, wie sie zur

Einhaltung der 1,5-Grad-Grenze und zur Wiederherstellung der Biodiversität beitragen will. Das erscheint uns dringend nötig, denn gegenwärtig spielt die Klimakrise bei der Nationalbank praktisch keine Rolle. Der Kanton Zürich gehört mit einem Anteil von 5,2 Prozent zu den grössten drei Aktionärinnen und Aktionären der SNB. Was wir von unserer eigenen Bank, der ZKB, verlangen, müssen und dürfen wir auch von der SNB verlangen. Vor wenigen Monaten hat dieser Rat das Postulat 90/2020 überwiesen, das die Regierung dazu auffordert, die Nationalbank zu einer aktiven Klimapolitik im Sinne des Pariser Klimaabkommens zu verpflichten. Die Regierung soll eine Aktionärsversammlung beantragen, an der die Klimaziele und Klimarisiken der Investitionspolitik der SNB behandelt werden. Die Fraktionen von Grünen, SP, GLP, EVP und AL fordern entsprechend von der Regierung, dass sie auch dafür sorgt, dass die Anträge der Klimaaktionärinnen und -aktionäre auf die Geschäftsliste der SNB-Generalversammlung von 28. April 2023 gelangen.

Die SNB bildet unter den westeuropäischen Zentralbanken bezüglich Umwelt und Klima mittlerweile das Schlusslicht. Das widerspricht ganz klar den Klimazielen, denen der Kanton Zürich als Aktionär gemäss Zürcher Verfassung seit 2022 verpflichtet ist. Die Fraktionen von Grünen, SP, GLP, EVP und AL erwarten daher von der Regierung, dass sie handelt, wie von diesem Parlament bereits beschlossen, und ihren Einfluss zugunsten der Klimaziele auch bei der Nationalbank geltend macht.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Konzept zur Aufwertung des Geschichtsunterrichts an der Volksschule**
Postulat *Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht)*, *Rochus Burtscher (SVP, Dietikon)*
- **Hart aber fair – Fragen zum Vollzug der einschlägigen Ausländer- und Asylgesetzgebung im Kanton Zürich**
Interpellation *Linda Camenisch (FDP, Wallisellen)*, *Jörg Kündig (FDP, Gossau)*, *Bettina Balmer-Schiltknecht (FDP, Zürich)*
- **Erteilte Bewilligungen zur Aufnahme einer Berufslehre von jungen Asylsuchenden und Sans-Papiers**
Anfrage *Isabel Garcia (GLP, Zürich)*, *Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich)*, *Anne-Claude Hensch Frei (AL, Zürich)*, *Monika Wicki (SP, Zürich)*, *Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich)*, *Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen)*, *Michael Bänninger (EVP, Winterthur)*
- **Ausschreibung Konzessionen für Regionalfernsehen**

Anfrage *Lorenz Habicher (SVP, Zürich)*

– **Dauer der Einbürgerungsverfahren im Kanton Zürich**

Anfrage *Nicola Yuste (SP, Zürich), Michèle Dünki-Bättig (SP, Glattfelden), Isabel Bartal (SP, Zürich)*

– **Rassismusprävention und -bekämpfung im Justizvollzug**

Anfrage *Nicola Yuste (SP, Zürich), Sarah Akanji (SP, Winterthur)*

– **Versorgungssicherheit von Medikamenten in der Pädiatrie und generell im Kanton Zürich**

Anfrage *Bettina Balmer-Schiltknecht (FDP, Zürich), Andreas Juchli (FDP, Russikon)*

– **Stellenabbau von Google auch in Zürich?**

Anfrage *Patrick Walder (SVP, Dübendorf), Lorenz Habicher (SVP, Zürich)*

– **Vorgänge an den Zürcher Berufsfachschulen**

Anfrage *Karin Joss (GLP, Dällikon), Christoph Ziegler (GLP, Elgg)*

Abschied von der Halle 9

Ratspräsidentin Esther Guyer: Wir kommen jetzt zur feierlichen Verabschiedung aus dieser Halle. Ich bitte Sie noch kurz um Ruhe. Wir möchten uns noch bei allen guten Geistern bedanken, die uns da so gut betreut haben.

Am 11. Januar 2021 eröffnete mein Vorvorgänger Roman Schmid die erste Kantonsratssitzung in der Halle 9, nachdem wir zuvor seit dem 30. März 2020 in der Halle 7 getagt hatten. Heute hatten wir die letzte der 119 Sitzungen in diesem Corona-Provisorium (*Covid-19-Pandemie*) und beziehen am 20. Februar 2023 das Rathaus Hard. Hätten Sie diese leere, karge Halle im Herbst 2020 gesehen, hätten Sie es kaum für möglich gehalten, hier zu tagen. Möglich gemacht haben es verschiedene gute Geister, welche uns immer tatkräftig unterstützt haben, vorab das Immobilienamt, welches die Anmietung und die sanfte Auffrischung insbesondere der WC-Anlagen – sehr sanft, muss ich allerdings sagen (*Heiterkeit*) – zuständig war. Auch die Aufrüstung der Heizung mit diesen gewaltigen Lüftungsausströmen wurde unter fachkundiger Unterstützung der Baudirektion und diverser Handwerker umgesetzt. Leider konnte dies nicht verhindern, dass wir ab und zu alle kräftig gefroren haben. Wenigstens ging das Heizöl nicht bei uns aus, sondern beim Gemeinderat, denn seien Sie versichert: Ganz ohne Heizung ist es hier drin also wirklich noch viel, viel, viel kälter.

Die Firma Steinmetz hat zusammen mit der Firma Screenpro diese öde Halle beinahe in ein Bijou verwandelt. «Geht nicht, gibt es nicht», das haben sie immer gesagt. «Schauen wir mal, das sollte klappen», war

immer ihre Antwort. Herzlichen Dank den Herren an vorderster Front, Roland Steinmetz, Andreas Thum und Marco Egger. Bitte kommen Sie nach vorn. Es gibt dazu noch den Kantonsrats-Pfeffer (*das Präsent der Ratspräsidentin in ihrem Amtsjahr*) und einen Gutschein für ein Znüni für euer Team und für Andi auch einen Gutschein. Herzlichen Dank für eure Arbeit. Wir wurden immer bestens betreut. Dankeschön. (*Applaus*) Den Jungs der Firma Screenpro unter der Leitung von Giancarlo Licci verdanken wir, dass unsere Debatten weltweit gesehen werden konnten (*Heiterkeit*) und gesehen wurden – wahrscheinlich. Auch der Abstimmungsanlage sei Dank hatten wir alle regelmässig Kontakt mit Ihnen, weil wir ab und zu ja die Batterien wechseln mussten. Und die Musikeinlage, das war für mich wirklich das Highlight – ich hatte es sehr gern –, die Musikeinlage vor der Sitzung liess uns alle beschwingt in die Woche starten. Auch Sie bekommen einen Kantonsrats-Pfeffer und einen Gutschein für ein Znüni für Ihr Team. Vielen Dank. (*Applaus*) Kommen wir noch zu den fleissigen Händen der Firma Hubert Reinigung unter der Leitung von Frau Esterina Kunz. Sie haben unsere Tagesstätte jeweils über Nacht oder gar über das Wochenende in neuem Glanz erstrahlen lassen. Dass in den ersten Monaten jeweils die Halle mit einer Wasserstoffperoxid-Lösung desinfiziert wurde, hat manchen Sonntags- und Nachteinsatz gefordert. Das uns allen bekannte Gesicht der Firma Hubert Reinigung ist Pedro. Er war immer am Morgen um 7 Uhr schon da. Er hat alle Pulte vom Staub befreit, welcher sich über das Wochenende hier festgesetzt hat, und für Ordnung gesorgt; auch als wir einen Notfall hatten oder es durch das undichte Dach auf den Bock regnete, war er prompt zur Stelle. Herzlichen Dank an Frau Kunz und ganz herzlichen Dank auch an Pedro, auch ihr bekommt einen Gutschein. (*Applaus*) Wir waren wirklich gut betreut. Wir danken allen für den tollen Einsatz und wir werden euch alle vermissen. Jetzt kommen wir definitiv zum Schluss. Ich wünsche allen viel Glück für die Wahlen (*am 12. Februar 2023*) und eine schöne Woche. Wir sehen uns in zwei Wochen im Rathaus Hard. Ich freue mich sehr darauf. (*Applaus*)

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Zürich, den 6. Februar 2023

Die Protokollführerin:

Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 27.
März 2023.