



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

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

Vorsitz: *Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach)*

Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 2**
 Antworten auf Anfragen
 Zuweisung von neuen Vorlagen
- 2. Wahl eines Ersatzmitglieds des Verwaltungsgerichts 4**
 für Moritz Seiler
 Antrag der Interfraktionellen Konferenz
 KR-Nr. 220/2025
- 3. Notariatsgesetz, Änderung, Angestellte mit erweiterten Befugnissen 4**
 Antrag der Redaktionskommission vom 21. Mai 2026
 Vorlage 5990b
- 4. Genehmigung der Änderung der Personalverordnung 5**
 Antrag des Regierungsrates vom 1. Oktober 2025 und Antrag der Kommission für Staat und Gemeinden vom 8. Mai 2026
 Vorlage 6051a, *schriftliches Verfahren*
- 5. Volksinitiative «Flughafen-Nachtruhe-Initiative», Gesetz über den Flughafen Zürich, Änderung, Gegenvorschlag zur «Flughafen-Nachtruhe-Initiative» 6**
 Antrag der Redaktionskommission vom 21. Mai 2026
 Vorlage 5996b
- 6. Planungs- und Baugesetz (PBG), Änderung, Baulinien 20**
 Antrag des Regierungsrates vom 18. Dezember 2024 und Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 2. Dezember 2025
 Vorlage 6000a

7. Staatsbeitrag für den Bau der Verlängerung der Glatttalbahn (Flughafen bis Kloten Industrie) sowie Objektkredite für eine Velohauptverbindung und Hochwasserschutzmassnahmen in Kloten	34
Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2025 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 17. März 2026	
Vorlage 6031a, <i>Ausgabenbremse</i>	
8. Verschiedenes.....	56
Fraktions- und persönliche Erklärungen	
Rücktrittserklärungen	
Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse	

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

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

Antworten auf Anfragen

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

- KR-Nr. 94/2026, Erhöhung der Hürden für Einsprachen im Baubewilligungsverfahren
Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch), Thomas Anwander (Die Mitte, Winterthur)
- KR-Nr. 97/2026, Wechseljahre am Arbeitsplatz – Prävention stärken, flexible Lösungen finden
Sabine Arnold (Grüne, Zürich), Alexia Bischof (Die Mitte, Wädenswil), Andrea Grossen-Aerni (EVP, Wetzikon), Renata Grünenfelder (SP, Zürich)
- KR-Nr. 98/2026, Wechseljahre – Gesundheitskompetenz stärken, Versorgung verbessern
Sabine Arnold (Grüne, Zürich), Alexia Bischof (Die Mitte, Wädenswil), Andrea Gisler (GLP, Gossau), Andrea Grossen-Aerni (EVP, Wetzikon), Renata Grünenfelder (SP, Zürich)

- KR-Nr. 99/2026, Praxis des kantonalen Migrationsamts zum Freizügigkeitsabkommen (FZA)
Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg), Tobias Weidmann (SVP, Hettlingen), Stefan Schmid (SVP, Niederglatt)
- KR-Nr. 165/2026, Überblick über die Härtefälle für abgewiesene, aber vorläufig aufgenommene Asylbewerber
Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Beatrice Derrer (SVP, Hüttikon), Tobias Weidmann (SVP, Hettlingen)
- KR-Nr. 191/2026, Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für Kinder in der Nothilfe im Kanton Zürich
Leandra Columberg (SP, Dübendorf), Michael Bänninger (EVP, Winterthur), Stefanie Huber (GLP, Dübendorf), Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen), Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich), Nicole Wyss (AL, Zürich)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Beschluss des Kantonsrates zu den Postulaten KR-Nr. 87/2024 betreffend «Weniger Bürokratie bei Solaranlagen – kleinere Solaranlagen bis 35 m² sollen zukünftig nicht mehr meldepflichtig» sein und KR-Nr. 88/2024 betreffend «Meldeverfahren Solaranlagen vereinfachen»**

KR-Nrn. 87a/2024 und 88a/2024

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Steuergesetz (StG)**

Vorlage 6094

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG)**

Vorlage 6095

Zuweisung an die Aufsichtskommission Bildung und Gesundheit:

- **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung des Geschäftsberichts des Universitätsspitals Zürich und des Berichts über die Umsetzung der Eigentümerstrategie für das Jahr 2025**

Vorlage 6097

- **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung des Geschäftsberichts der Psychiatrischen Universitätsklinik Zürich und des Berichts über die Umsetzung der Eigentümerstrategie für das Jahr 2025**

Vorlage 6098

- **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung des Geschäftsberichts des Kantonsspitals Winterthur und des Berichts über die Umsetzung der Eigentümerstrategie für das Jahr 2025**
Vorlage 6099
- **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung des Geschäftsberichts der Integrierten Psychiatrie Winterthur – Zürcher Unterland und des Berichts über die Umsetzung der Eigentümerstrategie für das Jahr 2025**
Vorlage 6100

2. Wahl eines Ersatzmitglieds des Verwaltungsgerichts

für Moritz Seiler

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 220/2025

Markus Schaaf (EVP, Zell), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Gregor Gassmann.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraph 124 Absatz 2 des Kantonsratsgesetzes, Gregor Gassmann als gewählt. Ich gratuliere zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Notariatsgesetz, Änderung, Angestellte mit erweiterten Befugnissen

Antrag der Redaktionskommission vom 21. Mai 2026

Vorlage 5990b

Christa Stünzi (GLP, Horgen), Präsidentin der Redaktionskommission: Das Notariatsgesetz wurde von der Redaktionskommission geprüft, wir haben

einzig in Ziffer III die Regelung zum Beleuchtenden Bericht hinzugefügt, ansonsten haben wir keine Änderung vorgenommen.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Das Notariatsgesetz vom 9. Juni 1985 wird wie folgt geändert:

§ 13

§§ 14 bis 16 werden aufgehoben.

§ 37

Übergangsbestimmung

II. und III.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Damit ist die Vorlage redaktionell durchberaten.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 173 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5990b zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Genehmigung der Änderung der Personalverordnung

Antrag des Regierungsrates vom 1. Oktober 2025 und Antrag der Kommission für Staat und Gemeinden vom 8. Mai 2026

Vorlage 6051a, *schriftliches Verfahren*

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Wir haben schriftliches Verfahren beschlossen. Die Kommission für Staat und Gemeinden (STGK) beantragt Ihnen, die Änderung der Personalverordnung zu genehmigen. Es gingen innert Frist keine anderslautenden Anträge ein. Ich stelle somit fest, dass Sie dem Antrag der STGK zugestimmt haben.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Volksinitiative «Flughafen-Nachtruhe-Initiative», Gesetz über den Flughafen Zürich, Änderung, Gegenvorschlag zur «Flughafen-Nachtruhe-Initiative»

Antrag der Redaktionskommission vom 21. Mai 2026

Vorlage 5996b

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Wir kommen zuerst zum Teil B der Vorlage, zur Redaktionslesung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative.

Christa Stünzi (GLP, Horgen), Präsidentin der Redaktionskommission: Bei Volksinitiativen prüft die Redaktionskommission zum einen das Dispositiv der gesamten Vorlage, zum anderen den Gegenvorschlag; die Initiative selbst wird nicht geprüft. Beim Dispositiv bei der Initiative haben wir diverse Korrekturen vornehmen müssen, beispielsweise war der Titel falsch. Teil A ist die Initiative und nicht bereits der Gegenvorschlag. Ziffern V und VI mussten ergänzt werden mit der Minderheitsmeinung bei der Regelung des Beleuchtenden Berichts sowie damit, dass die Mitteilung auch an den Regierungsrat geht.

Bei Teil B der Vorlage wurden kleinere Änderungen vorgenommen, alle im Sinne der Leserlichkeit. Bei Paragraph 1 wurde auf das «e» vor dem Genitivs verzichtet, da dies altmodisch und nicht mehr als gleichmässig leserlich erachtet wird. Bei Paragraph 3 Absatz 3 wurde das «und» ergänzt, zur besseren Verständlichkeit. Bei Absatz 5 wurde «in der Zeit» durch «während» ersetzt, das ist sprachlich gleichwertig und ist leserlicher und verständlicher. Das sind alles Änderungen, die wir vorgenommen haben, damit das Gesetz auch gut leserlich ist. Weitere Änderungen haben wir nicht vorgenommen.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Ich beantrage Ihnen, die Redaktionslesung paragrafenweise durchzuführen. Sie sind damit einverstanden. Wir kommen zur Detailberatung des Gegenvorschlags, zum Teil B der Vorlage. Das Wort hat Ueli Bamert.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Kommt nicht zuerst der Präsident?

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Gut, dann spricht jetzt zuerst der Präsident, Andreas Hasler.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich bin nur der Präsident der KEVU (Heiterkeit). Ich melde mich erstens zum Verfahren im Anschluss an den

heutigen Kantonsratsentscheid. Da läuft es wie in solchen Fällen üblich: Die Staatskanzlei wird das Initiativkomitee anschreiben und ihm dabei unter anderem die Gelegenheit geben, sich nach dem dannzumal bekannten Kantonsratsentscheid zu einem allfälligen Rückzug der Initiative zu äussern. Zweitens hat mich das Initiativkomitee gebeten, als KEVU-Präsident folgende Erklärung des Initiativkomitees zu verlesen: «Das Initiativkomitee hat beschlossen, die Initiative in Anwendung von Paragraph 138d des Gesetzes über die politischen Rechte zurückzuziehen, sofern der Gegenvorschlag wie in der ersten Lesung beschlossen Bestand hat und gegen den Gegenvorschlag kein Referendum ergriffen wird. Das Initiativkomitee sichert zu, dass es sich auf das zu erwartende Schreiben der Staatskanzlei rechtsgültig in diesem Sinne äussern wird.» Damit herrscht nun Klarheit darüber, dass der Kantonsrat mit einem Gegenvorschlag gemäss erster Lesung eine trag- und zukunftsfähige Lösung beschliesst, sofern dagegen kein Referendum ergriffen wird.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Entschuldigen Sie das kleine Malheur vorhin. Ich wusste eben, dass Andreas diese Meldung verlesen wird, deshalb habe ich zuerst gedacht, er solle das gleich als Erstes machen, denn es beeinflusst, was wir jetzt alle sagen. Eigentlich reden wir ja nicht mehr gross in einer zweiten Lesung, einer Redaktionslesung, es ist ja alles schon gesagt: Diese Initiative ist schädlich für den Flughafen Zürich, sie ist schädlich für die Drehkreuzfunktion, sie ist schädlich für die Passagiere, sie ist schädlich für den Wirtschaftsstandort Zürich und – und das haben wir ja auch schon à fonds diskutiert – sie ist nicht umsetzbar. Denn sie fordert etwas, auf das wir im Kanton Zürich keinen Einfluss haben, das wird eine Stufe weiter oben besprochen und beschlossen, nämlich die Flugzeiten am Flughafen Zürich. Deshalb wäre diese Initiative toter Buchstabe geworden, wäre sie denn angenommen worden. Dies haben die Initianten verdankenswerterweise auch eingesehen, und wie wir soeben gehört haben, würden sie diese Initiative zurückziehen, sollte heute der Gegenvorschlag durchkommen. Ergo werden auch wir uns an unseren Teil der Abmachung halten und das Referendum bleiben lassen.

Nichtsdestotrotz, der Gegenvorschlag ist ebenfalls unnötig, er ist ebenfalls schädlich. Auch mit dem Gegenvorschlag streuen wir der Bevölkerung rund um den Flughafen Sand in die Augen, denn wir suggerieren, dass wir irgendetwas gegen lärmende Flieger in den späteren Abendstunden machen können. Das Einzige, was resultieren wird mit diesem Gegenvorschlag, ist mehr Bürokratie für den Flughafen Zürich. Dazu sagen wir Nein. Wir lehnen den Gegenvorschlag auch heute ab, aber wie gesagt, auf ein Referendum werden wir verzichten. Herzlichen Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der Gegenvorschlag ist ein Kompromiss. In der ersten Lesung hatten wir mehrere Anträge, die abgelehnt wurden. Dennoch unterstützen wir den Gegenvorschlag. Die Initiative lehnen wir ab, da sie tatsächlich nicht umsetzbar ist. Noch einmal die allerwichtigsten Punkte: Lärm macht krank. Lärm verursacht statistisch vermehrt Herzinfarkte und andere medizinische Leiden, und dies auch, wenn man meint, der Lärm störe einen persönlich nicht, denn Lärm raubt den Schlaf. Ich spüre einen grossen Unmut über die fast tägliche Nutzung des Verspätungsabbaus zwischen elf und halb zwölf Uhr in der Nacht, und seit 2023 wird der ZFI (*Zürcher Fluglärm-Index*) wieder überschritten, gerade auch durch nächtens stark gestörten Schlaf. Wir müssen nicht nicht fliegen, aber deutlich weniger fliegen, und das ist eine gesellschaftliche Aufgabe, darum machen wir hier Gesetze. Denn leider funktioniert die eigene Verantwortung hier nicht, und es wird wieder geflogen, als gäbe es kein Morgen. Darum: Ja zum Gegenvorschlag, Ja zur Nachtruhe, weil Lärm krank macht und den Schlaf raubt. Herzlichen Dank.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Bevor ich das Wort weitergebe, begrüsse ich auf der Tribüne den Verwaltungsratspräsidenten (*Josef Felder*) sowie den CEO (*Lukas Brosi*) des Flughafens und Teile der Geschäftsleitung. Herzlich willkommen hier bei uns im Rat.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Zuerst deklariere ich meine Interessenbindung: Ich bin Vorstandsmitglied von Pro Flughafen.

Die Haltung der FDP-Fraktion ist unverändert klar: Wir lehnen sowohl die Nachtruhe-Initiative als auch den Gegenvorschlag ab, denn die Nachtruhe-Initiative verspricht etwas, das der Kanton Zürich gar nicht liefern kann. Die Regelung der Betriebszeiten des Flughafens Zürich liegt ausschliesslich in der Kompetenz des Bundes, das haben der Regierungsrat und mehrere juristische Einschätzungen unmissverständlich festgehalten. Die Initiative schafft deshalb Erwartungen, die auf kantonaler Ebene nicht erfüllt werden können. Und Politik soll und darf der Stimmbevölkerung nichts versprechen, was sie rechtlich gar nicht umsetzen kann.

Doch selbst wenn man den rechtlichen Rahmen ausblendet, bleibt die Frage: Gibt es überhaupt einen politischen Auftrag für eine weitere Verschärfung der Betriebszeiten? Die Antwort lautet Nein. Eine repräsentative Umfrage des unabhängigen Meinungsforschungsinstituts Sotomo in der Flughafenregion zeigt nämlich: Fast die Hälfte der Anwohnerinnen und Anwohner empfindet die heutige Nachtruhe als genau richtig, jeweils ungefähr ein Viertel hält sie für zu streng und jeweils ein Viertel für zu locker. Von einer breiten Forderung nach zusätzlichen Einschränkungen kann also keine Rede sein.

Gleichzeitig anerkennt eine grosse Mehrheit die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt und des Flughafens Zürich für unseren Standort. Der Flughafen Zürich ist weit mehr als irgendein Verkehrsbetrieb. Er verbindet unser Land mit der Welt, er bietet direkt und indirekt zehntausende Arbeitsplätze, ermöglicht internationale Geschäftsbeziehungen sowie unsere Ferienreisen und stärkt die Attraktivität des Wirtschafts-, Forschungs- und Innovationsstandorts Zürich. Für viele Unternehmen ist die internationale Erreichbarkeit ein entscheidender Standortfaktor. Wer die Betriebsbedingungen des Flughafens weiter verschlechtert, schwächt letztlich den Standort Zürich und die Schweiz.

In der ersten Lesung wurde sehr viel über Lärm gesprochen, das ist verständlich. Die Anliegen der Bevölkerung rund um den Flughafen verdienen Gehör, aber wir sollten dabei nicht vergessen, dass in den vergangenen Jahren bereits erhebliche Fortschritte erzielt wurden. Moderne Flugzeuge wurden leiser, die Zahl der Flugbewegungen nach 23 Uhr konnte reduziert werden, und Flughafen, Flugsicherung sowie weitere Partner arbeiten kontinuierlich daran, Verspätungen zu minimieren.

Die Ablehnung der Nachtruhe-Initiative und des Gegenvorschlags bedeutet deshalb keineswegs, dass kein Handlungsspielraum besteht oder dass die FDP-Fraktion die heutige Situation einfach so akzeptiert. Im Gegenteil, die aktuelle Verspätungssituation ist unbefriedigend. Die FDP-Fraktion anerkennt ausdrücklich, dass der Flughafen Zürich sowie die beteiligten Partner bereits verschiedene Massnahmen ergriffen haben, um die Zahl der Starts und Landungen nach 23 Uhr zu senken. Und diese Bemühungen müssen konsequent weitergeführt werden.

Der wichtigste Schritt zu mehr Stabilität im Flugbetrieb und damit zu weniger Verspätungen liegt jedoch auf dem Tisch: die Pistenverlängerung. Wer weniger Verspätungen will, muss deshalb auch bereit sein, diese wirksamsten Massnahmen zu unterstützen. Die FDP-Fraktion erwartet, dass die Pistenverlängerung sowie weitere betriebliche Verbesserungen von allen Akteuren konstruktiv mitgetragen und nicht durch politische oder rechtliche Verzögerungen blockiert werden. Es wäre widersprüchlich, einerseits sich hier drin über verspätete Flüge nach 23 Uhr zu beklagen und andererseits, sobald man den Saal verlässt, jene Projekte zu bekämpfen, die nachweislich zu einem stabileren Betrieb und zu weniger Verspätungen beitragen.

Auch der Gegenvorschlag überzeugt in den Augen der FDP-Fraktion nicht – in keinem einzigen Aspekt. Denn der Gegenvorschlag ist eine Verschlechterung des Status quo, er schafft zusätzliche Vorschriften, zusätzliche Bürokratie. Und weitere administrative Verpflichtungen generieren vor allem Zusatzkosten ohne konkreten Nutzen und ohne eine Verbesserung der Verspätungssituation. Dabei ... *(Die Ratspräsidentin unterbricht die Votantin.)*

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Frau Fuchs, kommen Sie bitte zum Schluss.

Sarah Fuchs fährt fort: Mit der heutigen Debatte endet auch die Behandlung dieses Geschäfts. Die FDP-Fraktion nimmt bedauernd zur Kenntnis, dass sich im Rat unter der Führung der GLP mit Unterstützung der Mitte und der Linken eine Mehrheit für den Gegenvorschlag gefunden hat. Obwohl wir diesen ablehnen, werden wir kein Referendum dagegen ergreifen, um für den Flughafen Planungssicherheit festzustellen.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Die GLP hat den Gegenvorschlag zu dieser Initiative massgeblich erarbeitet und politisch vorangetrieben. Wir haben das getan, weil wir die Nachtruhe-Initiative ablehnen. Sie geht mit einem starren Verspätungsverbot ab 23 Uhr zu weit, ist rechtlich heikel und gefährdet die Hubfunktion des Flughafens. Gleichzeitig wollen wir nicht beim blossen Nein stehenbleiben, darum haben wir einen pragmatischen Gegenvorschlag entwickelt, der die Betriebszeiten nicht verkürzt, aber mit Lenkungswirkungen, mehr Transparenz und mehr politischer Verantwortung endlich dort ansetzt, wo das Problem tatsächlich liegt, nämlich bei den verspäteten Flügen. Ich verzichte heute bewusst auf eine vertiefte Wiederholung. Zu einigen Punkten, die in den letzten Wochen und heute gegen den Gegenvorschlag eingebracht wurden, möchte ich aber noch kurz replizieren:

Der GLP wird unterstellt, wir seien grundsätzlich flughafenfeindlich. Dazu klar nein, die GLP ist nicht gegen den Flughafen; im Gegenteil, gerade weil wir den Flughafen wollen, haben wir einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der ihn langfristig absichert. Denn ein Flughafen, der die Nachtruhe der Bevölkerung systematisch überstrapaziert, verliert seine politische Akzeptanz und damit am Ende auch seine Zukunft. Ich selber spüre den Flughafen in Schwamendingen, und wir Einwohnerinnen und Einwohner von Zürich Nord wollen nicht die Schliessung des Flughafens, sondern dass er seine Nachtflugordnung ernst nimmt. Wir wollen den zuverlässigsten, den umweltverträglichsten, den bevölkerungsfreundlichsten und meinetwegen auch den schönsten Flughafen, aber nicht den unpünktlichsten und den mit den schlafgestörtesten Nachbarn.

Das zweite Hauptargument der Flughafenlobby lautet, man dürfe das Tor zur Welt nicht enger stellen, der Gegenvorschlag schwäche den Hub Zürich und schränke den Betrieb ein. Dieses Argument geht an der Sache komplett vorbei. Der Gegenvorschlag verkürzt die Betriebszeiten um keine einzige Minute. Er setzt nur dort an, wo die Bevölkerung belastet wird: bei Flügen nach 23 Uhr, die praktisch gratis auf Kosten der Bevölkerung um den Flughafen

stattfinden. Die GLP hat bewusst keinen Verbotsansatz gewählt, sondern einen liberalen Lenkungsmechanismus. Das ist marktwirtschaftlich, verursachergerecht und ehrlicher als eine Initiative, die starre Verbote – äh, Versprechen (*Heiterkeit*) – macht, die der Kanton rechtlich kaum einlösen könnte; freudsche Versprecher sind immer schwierig.

«Bringt nichts, nur Bürokratie», höre ich auch wieder heute Morgen. Die Flughafen Zürich AG und die Wirtschaftsverbände behaupten, der Gegenvorschlag produziere nur unnötig Berichte und Erwartungen. Wir behaupten auch nicht, wir könnten mit dem Gegenvorschlag die Verspätungen per Zauberstab verschwinden lassen, aber heute lohnt es sich für den Flughafen kaum, etwas dagegen zu tun, da praktisch folgenlos auf die Nachtruhe der Bevölkerung ausgewichen werden kann.

Der Gegenvorschlag versucht, dieses Kalkül zu drehen. Wiederholter Nachtlärm soll zur schlechten Business-Entscheidung werden. Eine jährliche öffentliche Debatte gibt Flughafen und Regierung die Möglichkeit, Zahlen auf den Tisch zu legen und öffentlich zu erklären, warum es immer noch zu Nachtflügen kommt. Das ist kein Papiertiger, das ist ein politisches Instrument für mehr Transparenz, Rechenschaft und Verantwortung. Wer das als Bürokratie abtut, will in Wahrheit möglichst wenig über Nachtlärm reden. Genau dieses Wegschauern hat uns in die aktuelle Situation geführt. Liebe Vertretende des Flughafens, der Gegenvorschlag ist kein Angriff. Er will, dass die bestehenden Regeln endlich ernst genommen werden, damit der Flughafen verlässlicher wird. Wer das bereits als zu enges Korsett darstellt, sagt faktisch, selbst minimale marktwirtschaftliche Anreize für mehr Nachtruhe seien unzumutbar, und das ist gegenüber der Bevölkerung nicht vertretbar. Wer heute sowohl Initiative als auch Gegenvorschlag ablehnt, sagt der Bevölkerung letztlich, es solle alles bleiben, wie es ist. Er sagt ... (*Die Ratspräsidentin unterbricht den Votanten.*)

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Herr Rensch, bitte kommen auch Sie zum Schluss. Ich möchte Sie und auch die folgenden Redner darauf aufmerksam machen, dass wir uns in einer Detailberatung in der zweiten Lesung befinden. Die Redezeit beträgt fünf Minuten. Besten Dank.

Daniel Rensch fährt fort: Ich mache noch einen Schlusssatz: Der Gegenvorschlag ist die moderate Antwort eines Parlaments, das die Sorgen in Zürich Nord hört, aber auch den Flughafen erhalten will. Danke allen, die Nein zur Initiative und Ja zum Gegenvorschlag sagen.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Zunächst möchten wir Grünen den Initianten herzlich danken. Sie haben ein wichtiges Thema auf die politische

Agenda gebracht. Ebenso danken wir den vielen Menschen, die die nötigen Unterschriften dazu gesammelt haben und sich für mehr Nachtruhe und Lebensqualität in der Flughafenregion eingesetzt haben.

Die Initiative hat einen Missstand aufgezeigt, den wir Grünen seit Jahren kritisieren. Die Bevölkerung hat Anspruch auf Nachtruhe. Wer rund um den Flughafen lebt, hat das Recht, dass die geltenden Regeln nicht nur auf dem Papier stehen, sondern auch eingehalten werden. Trotzdem müssen wir Grünen die Initiative ablehnen, nicht weil wir das Anliegen nicht teilen würden, im Gegenteil, sondern weil die Initiative in mehreren Punkten, wie schon von meinen Kollegen ausgeführt, über die Möglichkeiten des Kantons hinausgeht.

Umso mehr danken wir den Initianten, dass sie ihre Initiative zugunsten des Gegenvorschlags bedingt zurückziehen. Damit ermöglichen sie konkrete Verbesserungen, die im Rahmen der kantonalen Zuständigkeiten tatsächlich umgesetzt werden können. Aus Sicht der Grünen bleibt dieser Gegenvorschlag allerdings zahnlos. Er ist kein Tiger, sondern ein nettes Kätzchen. Der Gegenvorschlag wird die Verspätungssituation am Flughafen kaum verändern, da sind wir mit der Flughafenlobby ausnahmsweise einig.

Gerade deshalb erstaunt uns die Heftigkeit, mit der die Flughafen AG, die Aviationsuisse und die Handelskammer gegen den Vorschlag vorgehen. Wer sogar diesen Gegenvorschlag bekämpft, der kaum über mehr Transparenz hinausgeht, zeigt, dass er jede Verbesserung im Sinne der Interessen der Bevölkerung verhindern will. Wir Grünen wollten weiter gehen, wir haben uns dafür eingesetzt, dass verspätete Flüge deutlich stärker belastet werden. Vorbild dafür ist das System am Flughafen Genf. Dort werden Fluggesellschaften oder Flüge, die regelmässig zu spät unterwegs sind, also über das Jahr hinweg, zunehmend stärker zur Kasse gebeten. Dieses System setzt wirksame Anreize und trägt dazu bei, Verspätungen tatsächlich zu reduzieren. Leider fand diese Lösung in der Kommission keine Mehrheit.

Trotzdem enthält der Gegenvorschlag einen wichtigen Fortschritt: Er schafft mehr Transparenz. Künftig sollen die Gründe für Verspätungen zeitnah offengelegt werden. Das mag auf den ersten Blick unspektakulär erscheinen, tatsächlich ist es aber eine wichtige Voraussetzung für eine ehrliche Debatte. Denn nur wenn bekannt ist, weshalb Flüge verspätet sind, lässt sich beurteilen, ob der Verspätungsabbau tatsächlich für unvermeidbare Situationen genutzt oder ob er als zusätzliche Betriebszeit missbraucht wird.

Die Diskussionen der letzten Wochen haben leider gezeigt, wie nötig diese Transparenz ist. Die Reaktionen auf die von Aviationsuisse präsentierte Studie haben deutlich gemacht, dass der Flughafen, die FDP und leider auch – nein, das lasse ich weg –, die Diskussionen haben gezeigt, dass die Sorgen

der betroffenen Bevölkerung nicht ernst genommen werden. Statt gesundheitliche Auswirkungen von Nachtlärm ernsthaft zu diskutieren, wird versucht, das Problem kleinzureden. Dabei ist die Faktenlage klar: Lärm macht krank. Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und weitere gesundheitliche Belastungen durch nächtlichen Fluglärm sind wissenschaftlich gut belegt.

Der Regierungsrat darf deshalb nicht länger Zuschauer sein. Als Vertreter des Kantons im Verwaltungsrat des Flughafens muss er die Interessen der Bevölkerung entschlossener vertreten. Die Menschen in den betroffenen Gemeinden haben Anspruch auf Schutz ihrer Gesundheit und auf Nachtruhe. Der Gegenvorschlag wird diese Probleme nicht lösen, aber er bringt wenigstens mehr Transparenz und mehr Rechenschaftspflichten. Das ist wenig, aber es ist mehr als der heutige Zustand. Deshalb lehnen wir die Initiative ab und nehmen den Gegenvorschlag an. Besten Dank.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die Mitte-Fraktion lehnt die Flughafen-Nachtruhe-Initiative ab und unterstützt den nun vorliegenden Gegenvorschlag ohne alle Minderheitsanträge. Die Initiative schafft unklare rechtliche Verhältnisse, weckt unerfüllbare Erwartungen und schadet damit den Interessen unseres Kantons. Die Forderung der Volksinitiative, die Bevölkerung vor zu viel Lärm zu schützen, ist jedoch löblich und berechtigt. Die Mitte-Fraktion hat Verständnis für die durch Fluglärm, besonders in der Nacht, geplagten Personen.

Die FDP hat in ihrer Fraktionserklärung blindlings Behauptungen aus einer Studie übernommen, die von einem eher vorbelasteten Verband in Auftrag gegeben wurde. Wenn in der Studie die Bevölkerung der ganzen Schweiz über die Belastung durch Fluglärm befragt wird, ist das Ergebnis etwa so aussagekräftig, wie wenn wir die Bevölkerung rund um den Flughafen fragen, wie die Belästigung durch Skitouristen ist. Ich zitiere aus der Studie: «Die Fluglärmbelastung wird in der Flughafenregion stärker wahrgenommen als im Landesdurchschnitt.» Welche Überraschung!

Liebe FDP, haben Sie den Gegenvorschlag gelesen? Der Gegenvorschlag verlangt keine Verkürzung der Betriebszeiten, verbietet keine zusätzlichen Flüge, verlangt nur, dass die bestehenden Regeln eingehalten werden. Wir erwarten, dass Flugbewegungen nach 23 Uhr wirklich begründet sind und dass die Fluglärmgebühren eine Lenkungswirkung entfalten. Die Mitte-Fraktion ist explizit gegen eine zusätzliche Verschärfung der bereits einschneidenden Nachtflugsperre. Wichtig ist, dass unser Flughafen auch in Zukunft die Schweiz mit der Welt verbindet und diese damit für internationale Unternehmen ein interessanter Standort bleibt. Die Mitte-Fraktion stimmt

dem vorliegenden Gegenvorschlag zu. Und wenn es um Fluglärm geht: Wir stören uns nur an Flugzeugen, in denen wir nicht selber sitzen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Wir haben jetzt in diesem vielstimmigen Chor alle möglichen Solostimmen gehört, aber als mittelmässiger Tenor habe ich gelernt, dass eine gute Aufführung nur gelingt, wenn man nicht nur die eigene Stimme hört und auch die Partitur respektiert. Genau darum geht es bei der Flughafen-Nachtruhe-Initiative. Die Sorgen der lärmgeplagten Bevölkerung sind real und verdienen Gehör. Wer in der Nähe des Flughafens wohnt, soll nicht das Gefühl haben, seine Stimme gehe im Lärm der Triebwerke unter.

Gleichzeitig können wir nicht einfach einzelne Noten neu schreiben, wenn die Komponisten in Bern sitzen. Der Flughafen Zürich ist von grosser Bedeutung für unseren Kanton, wir haben es mehrfach gehört. Aber das übergeordnete Recht setzt klare Grenzen. Der Gegenvorschlag trägt dem Rechnung und trifft den richtigen Ton, er ist ein klares Signal an die Betroffenen: Eure Anliegen wurden gehört. Mehr Transparenz, mehr Aufmerksamkeit für die Lärmproblematik und eine stärkere politische Begleitung sind wichtige Verbesserungen, und – da widerspreche ich der FDP – das ist der Nutzen dieses Gegenvorschlags, und der ist wichtig. Gleichzeitig respektiert der Gegenvorschlag die rechtlichen Rahmenbedingungen und die grosse wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens. Die EVP wird darum die Volksinitiative ablehnen, den Gegenvorschlag unterstützen, und wir danken dem Initiativkomitee, dass es mit pragmatischer Haltung bereit ist, seine Initiative zurückzuziehen.

Gianna Berger (AL, Zürich): Die Debatte gerade eben hat einmal mehr gezeigt, dass die Belastung der Bevölkerung zwar grösstenteils anerkannt wird, am Ende aber doch immer wieder die finanziellen Interessen des Flughafens höher gewichtet werden. Der Flughafen selbst könnte, wenn er wollte. Denn was ganz klar ist, ist, dass die Nachtruhe regelmässig nicht eingehalten wird und dass dies kein Zufall und kein Einzelfall ist, sondern Ausdruck der Priorisierung. Verspätungen werden nicht einfach versehentlich produziert, sie werden mit der aktuellen Planung bewusst in Kauf genommen. Die Volksinitiative geht dieses Problem konsequent an. Der Gegenvorschlag bleibt aus unserer Sicht deutlich zu wenig weit gehend und bringt leichte Verbesserungen bei der Transparenz und dem Lärmschutz. Deshalb halten wir an unserer Unterstützung für die Initiative und den Gegenvorschlag fest. Besten Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Die Wahl ist heute eigentlich einfach: Wollen wir Symbolpolitik betreiben oder wollen wir Verantwortung für den

Kanton Zürich übernehmen? In diesem Zusammenhang möchte ich der Flughafen-Crew danken, dass sie heute auf der Tribüne sitzt, ich gehe aber davon aus, dass sie am Nachmittag nach Bern ins Bundeshaus geht, denn gerade heute – lustiger Zufall – debattiert der Nationalrat über das Luftfahrtgesetz. Und in diesem Luftfahrtgesetz werden die Betriebszeiten bestätigt, und Kommissionssprecher für diese Vorlage ist der Regierungsratskandidat der Mitte, Philipp Kutter. Wir freuen uns somit mit der Mitte auf eine konstruktive Flughafenpolitik und bitten sie, mit ihrem Regierungsratskandidaten Kontakt aufzunehmen, damit wir wirklich von derselben Flughafenpolitik sprechen. Die Herausforderungen rund um den Flughafen lösen wir nicht mit Symbolpolitik, sondern mit einer klugen Infrastrukturpolitik, mit betrieblichen Optimierungen am Flughafen und mit der Umsetzung jener Projekte, bei denen die Bevölkerung bereits zugestimmt hat. Besten Dank.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Wir, die Einwohnerinnen und Einwohner einer Gemeinde, die direkt und Nacht für Nacht von den verspäteten Abflügen betroffen ist, bitten Sie, dem Gegenvorschlag heute zuzustimmen. Wir konnten im Flughafenbericht 2025 lesen: «Im Berichtsjahr fanden in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr, die für den bewilligungsfreien Verspätungsabbau vorgesehen ist, 2983 Flugbewegungen von Grossflugzeugen statt.» Für die Zeit nach 23.30 Uhr sei für insgesamt 385 Flüge eine Einzelbewilligung erteilt worden – plus 28 Prozent. Mit 2983 Starts von Grossflugzeugen zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr sowie den weiteren 385 Flügen nach 23.30 Uhr ergibt sich eine Gesamtzahl von 3368 Flugbewegungen. Das entspricht einem Jahresdurchschnitt von mehr als neun Grossflugzeugen pro Nacht, die die Anwohnerinnen und Anwohner oft bis Mitternacht belärmen.

Wenn wir weiter aus dem Bericht des Flughafens zur Kenntnis nehmen, dass im Jahr 2024 rund 90'000 Menschen innerhalb der Abgrenzungslinie, AGL, lebten, bleibt die Frage, nach welchen Kriterien die 673 Personen aus den 90'000 Anwohnerinnen und Anwohnern für die von der FDP und vom Flughafen zitierte und hochgelobte Umfrage ausgewählt wurden. Diese Frage ist bis heute unbeantwortet, und unter einer repräsentativen Umfrage verstehen wir in der Tat etwas anderes.

Viele von uns, die stark vom Nachtlärm betroffen sind, wohnen in der Region, weil unsere Familien, insbesondere zahlreiche Bauernfamilien, diese Landschaft seit Generationen Tag für Tag hegen und pflegen und bis heute Nahrungsmittel für die Zürcher Bevölkerung produzieren. Wir können nicht einfach alle wegziehen. Für unsere Treue zur Region bezahlen wir einen hohen Preis, glauben Sie mir, wir opfern unsere Nachtruhe, Nacht für Nacht. Und wir werden nicht ernst genommen.

Besonders interessant ist zudem, dass meine offene Einladung an Sie alle während der Debatte vom 25. April 2026 zu einem Apéro in meinem Garten oder sogar zu einer kostenlosen Übernachtung bei mir nicht von einem Nachtlärmbefürworter oder von einer Flughafenfreundin angenommen wurde. Meine Interpretation ist naheliegend: Was man nicht selbst erlebt, belastet einen auch nicht, also geht man nicht hin. Oder noch klarer: Solange es die anderen betrifft, lässt es sich leicht ignorieren und schönreden. Etwas mehr Zivilcourage und etwas weniger bedingungslose Loyalität gegenüber dem Flughafen wären von den Gegnerinnen und Gegnern des Gegenvorschlags wünschenswert und auch zielführender.

Nun ist es Juni, die Nächte sind warm, und gerne würde ich auch bei offenem Fenster schlafen. Die Lärmschutzfenster wirken jedoch nur, wenn sie geschlossen sind. Das bedeutet: Entweder kann ich nicht schlafen, weil es im Schlafzimmer zu heiss ist, oder ich öffne das Fenster und liege dann wach, weil die grossen Überseeflugzeuge über unseren Häusern starten, oft bis Mitternacht. Ja, wir leiden.

Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung und dafür, dass Sie weiterhin dem Gegenvorschlag zustimmen, wie dies von der Ratsmehrheit am 25. April beschlossen wurde. Wir danken dafür, und wir freuen uns auf mehr Transparenz.

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf): Als EDU stehen wir zu 100 Prozent hinter dem Flughafen Zürich. Er braucht verlässliche und gute Rahmenbedingungen, damit er im internationalen Wettbewerb weiterhin erfolgreich bestehen kann. Für die Erreichbarkeit des Kantons Zürich und der Schweiz ist der Flughafen eine Schlüsselinfrastruktur und damit für Volkswirtschaft und Wohlstand von zentraler Bedeutung. So hält es auch der Flughafenbericht 2025 fest.

Gleichzeitig ist eine deutliche Verschiebung spürbar, weg von der Geschäftsfliegerei, hin zu Ferien- und Freizeitverkehr. Die internationale Erreichbarkeit konzentriert sich zunehmend auf Feriendestinationen am Meer. Hinzu kommt, dass viele Airlines ausschliesslich betriebswirtschaftlich kalkulieren. Sie planen kaum Reserven ein, optimieren ihre Flugpläne bis an die Grenze und legen Zwischenstopps möglichst knapp aus.

Wird das Wetter unwirtlich oder treten andere Störungen auf, sind Verspätungen die logische Folge. Für die Airlines ist das verkraftbar, sie optimieren ihren Gewinn, doch die Bevölkerung trägt die Belastung des nächtlichen Verspätungsabbaus. Die eigentlichen Probleme des Flughafens liegen somit weniger beim Flughafen selbst, sondern bei der Gewinnoptimierung der Airlines. Darum stellt sich die Frage, die Grundsatzfrage, ob wirklich so viele Flüge des Freizeit- und Ferienverkehrs zu so später Stunde nötig sind.

Als EDU unterstützen wir deshalb den Gegenvorschlag, er schränkt den Betrieb des Flughafens nicht ein, schützt aber die Bevölkerung.

Bernhard im Oberdorf (Die Mitte, Zürich): Zunächst meine Interessenbindung: Ich bin seit langem Mitglied der Schweizer Luftfahrtjournalisten, und bis an Pfingsten war ich dort sogar noch im Vorstand. Aber da es bei diesem Verband darum geht, neutral zu informieren, ist es keine wirkliche Interessenbindung, sondern höchstens eine Interessenbindung an die Wahrheit. Und ich habe schon in der letzten Debatte gesagt, dass ich unterscheide zwischen den Anliegen des Flughafens und jenen von Fluggesellschaften. Ich habe kritisiert, dass ich nicht verstehe, wenn Manager glauben, sich auf Kosten der Kunden eine gute Position in Frankfurt erarbeiten zu können.

Ich habe aber noch weniger Verständnis für die Initianten, weil diese im Prinzip ihre Interessen durchsetzen, wiederum auf Kosten der Reisenden, die dann natürlich, wenn ein Flug verspätet ist, irgendwo landen, nur nicht in Zürich und dann verspätet nach Zürich anreisen müssen. Daher ist der Gegenvorschlag durchaus eine vernünftige Lösung, und wenn man noch begründen muss, warum jetzt ein Flug verspätet ist, dann ist das eine Transparenz, die so durchaus zutreffend und wirksam sein kann.

Die Rede davon, dass Lärm krank macht – ich kann da nur eines sagen: Ich wohne beim Tramdepot Irchel, da fahren nachts um 1 Uhr rumpelnd und quietschend die Trams im Depot ein. Der Lärm ist ohrenbetäubender als jener der Flugzeuge, aber wie Sie sehen, bin ich nach wie vor gesund und darob nicht krank geworden. Man kann auch übertreiben mit der Sensibilität. Natürlich, Anliegen müssen ernst genommen werden, das ist klar, aber man soll nicht übertreiben. Darum ist mit dem Gegenvorschlag im Prinzip das Ende der Fahnenstange erreicht, und es geht auf keinen Fall an, dass er als Brückenkopf verwendet wird, um später darauf zu bauen und neue Forderungen zu stellen.

Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Noch eine kurze Replik. Danke, Bernhard im Oberdorf, für dein Votum zum Tramdepot. Ich habe vorher gesagt, Lärm mache statistisch krank, mit Einzelfällen müssen wir hier nicht kommen. Danke, Thomas Lamprecht, für dein Wort zum Freizeitverkehr. Das ist tatsächlich das Problem: Wir haben nicht ausschliesslich einen wirtschaftlichen Faktor, wir haben einen Freizeitfaktor. Aber hauptsächlich gemeldet habe ich mich auch noch wegen des Votums von Sarah Fuchs zur Aviationsuisse-Umfrage, denn Ruth Ackermann hat recht: Das ist ein lokales Problem, es bringt nichts, eine gesamtschweizerische Umfrage zu machen. Aber dann noch dein Votum zu den Pistenverlängerungen, man solle doch bitte keine rechtlichen Schritte unternehmen und keine politische

Obstruktion machen. Ich bitte euch in der FDP ganz dringend, dies ernst zu nehmen, auch bei Mindestlöhnen. Denn bei Mindestlöhnen macht ihr genau das, ihr bekämpft sie rechtlich und politisch, auf allen politischen Ebenen. Das ist eine Schande, das bekämpfen wir sehr. Bei den Pistenverlängerungen werden wir uns daran halten, ihr tut es leider nicht.

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt): Ich deklariere, dass ich Gemeindepräsident von Niederglatt bin, und nachdem Vielflieger Kantonsrat Hoesch eine Lohndebatte anzetteln wollte, kehre ich wieder zurück zum Kernthema. Die Nachtruhe am Flughafen ist ein berechtigtes Anliegen für die Bevölkerung. Rund um den Flughafen muss Verlässlichkeit gelten, gerade auch in den sensiblen Nachtstunden. Der vorliegende Gegenvorschlag geht jedoch in die falsche Richtung. Finanzielle Lenkungsabgaben mögen auf den ersten Blick attraktiv sein, in der Praxis setzen sie aber problematische Fehlanreize: Wer mehr zahlt, verschafft sich mutmasslich mehr Handlungsspielraum. Gerade beim Flugbetrieb darf Sicherheit aber niemals zu einer Frage des Preises werden; es braucht hingegen klare Regeln, keine käuflichen Ausnahmen. Statt also auf solche Fehlanreize zu setzen, sollten wir, wie bereits beschlossen, die angekündigten Massnahmen rund um die Pistenverlängerungen umsetzen. Wichtig dabei ist, dass diese Pistenverlängerungen aus Blick des Zürcher Unterlandes nicht zu einer versteckten Kapazitätserhöhung in den Nachtstunden führen, und insofern gehe ich davon aus, dass das Zürcher Unterland die Entwicklungen sehr genau beobachten wird. Ich meinerseits in meiner Rolle werde sowohl zur Initiative als auch zum Gegenvorschlag Nein sagen aufgrund der Fehlanreize, die da im Kontext der Flugsicherheit geschaffen werden, welche über allem steht. Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Zunächst ist der Regierungsrat dankbar, dass Sie die Initiative für gültig erklärt haben, und zwar mit einem klaren Votum, weil man Volksinitiativen im Zweifel ja vor das Volk bringen sollte. Ich bin Ihnen auch sehr dankbar, dass Sie die Initiative klar und, so wie es aussieht, fast einstimmig oder einstimmig ablehnen. Damit sagen Sie auch deutlich, dass sieben Stunden Nachtruhe so eben nicht umsetzbar sind, weil in diesem Sinne ganz klar bundesrechtswidrig. Wir haben diese halbe Stunde für den Verspätungsabbau. Und ich bin froh, dass wir mit der Nichtunterstützung der Initiative auch nicht in einen offenen Dissens mit dem nationalen Gesetzgeber geraten sind, weil Luftfahrtpolitik eben nationale Politik ist. Es ist unser Landesflughafen, ich möchte das einmal mehr betonen. Und wir haben auch als Kanton Zürich eine entsprechende Verantwortung

gegenüber der ganzen Schweiz, diesen Landesflughafen als Tor zur Welt, als Hub, zu betreiben.

Ich möchte Ihnen zum Thema Nachtflüge sagen, Herr Kantonsrat Daniel Rensch: Die Zeit zwischen 23.30 Uhr und 6 Uhr am Morgen ist ja die Nachtruhe, technisch, und hier schauen wir sehr genau hin. Jeder einzelne Flug wird von meinem Amt angeschaut: Ist es eine begründete Ausnahme oder eben nicht? Falls es keine begründete Ausnahme ist, machen wir eine entsprechende Meldung an den Bund. Der Regierungsrat hat mehrfach gesagt, dass es ihm auch ein Anliegen ist, dass der Verspätungsabbau zwischen 23.00 und 23.30 Uhr – der aber rechtmässig ist – reduziert wird. Es ist auch nicht im Interesse des Flughafens und auch nicht unseres Home-Carriers, der Swiss, und aller Fluggesellschaften, verspätete Flüge zu haben, das möchte ich einfach sagen. Und mit dem heutigen Modell, mit dem es auch mehr kostet bei Verspätungen, ist es noch weniger attraktiv. Der Regierungsrat hat klar gesagt, dass er mit dem Gegenvorschlag leben kann, falls die Minderheitsanträge keine Mehrheit finden, und so ist es ja auch herausgekommen. Für uns ist es die Bestätigung der bisherigen Flughafenpolitik der Zürcher Regierung, und diese basiert auf dem kantonalen Gesetz über den Flughafen, das besagt, dass der kantonale Gesetzgeber und wir alle die volkswirtschaftliche Bedeutung einerseits, aber andererseits auch den Schutz der Bevölkerung anerkennen. Besten Dank.

Redaktionslesung von Teil B der Vorlage 5996b

Titel und Ingress

§§ 1 und 3

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Damit ist die Vorlage redaktionell durchberaten.

Schlussabstimmung über den Gegenvorschlag

Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 71 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Gegenvorschlag zuzustimmen.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Wir kommen nun zum Teil A der Vorlage.

Redaktionslesung Teil A der Vorlage 5996b

Titel und Ingress

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

I.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 171 : 5 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und somit die Volksinitiative abzulehnen.

II.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Den Gegenvorschlag haben wir bereits behandelt.

III.–VI.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Planungs- und Baugesetz (PBG), Änderung, Baulinien

Antrag des Regierungsrates vom 18. Dezember 2024 und Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 2. Dezember 2025

Vorlage 6000a

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Es liegt ein Minderheitsantrag von Wilma Willi vor, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Wir beraten heute eine Teilrevision des PBG im Bereich der Baulinien, wiederum eine Vorlage mit einer recht langen Vorgeschichte. Bereits 2014 war die Frage der Baulinien im Zusammenhang mit der Einführung des Katasters der öffentlich-rechtlichen Eigentumsverhältnisse erstmals aufgegriffen, dann aufgrund von rechtlichen Fragen pausiert und 2018 wieder aufgegriffen worden. Hintergrund für die Wiederaufnahme waren die 2015 beschlossene Änderung des PBG und die 2016 in Kraft gesetzte Änderung der Allgemeinen Bauverordnung, ABV, womit Baubegriffe

und Messweisen gemäss der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe, IVHB, übernommen wurden.

Damit kam es nämlich im Bereich von vorspringenden Gebäudeteilen und deren Massen im Baulinienbereich zu veränderten Nutzungsmöglichkeiten, was zu Unklarheiten bei der ortsbaulichen Gestaltung, bei der durch die Baulinien angestrebten Raumsicherung führte. In der Folge erarbeitete federführend die Volkswirtschaftsdirektion in Zusammenarbeit mit der Baudirektion eine neue Vorlage, die sie Ende 2023 in die Vernehmlassung schickte. Ich verweise dafür auf den Bericht der Regierung.

Heute liegt nun also nach der Beratung in der KPB die Vorlage mit der Nummer 6000a zur Beratung vor. An insgesamt neun Sitzungen haben wir uns in der KPB mit diesem Geschäft befasst, und wir danken der Volkswirtschaftsdirektion, vor allem auch Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh, für die geduldige und ausführliche Beantwortung aller Fragen in einer nicht ganz einfachen Materie. Beispielsweise wurde auf Wunsch der Kommission von der Direktion sogar ein Rendering mit Fallbeispielen entwickelt, um die Frage der Auswirkungen von Baulinien im Sinne einer Visualisierung zu klären. Zuerst ging es bei uns in der KPB nämlich darum, was denn Baulinien gemäss Paragraph 96 Absatz 1 überhaupt sind.

Es geht dabei um die Begrenzung der Bebauung für private Hochbauten, um die Sicherung von geplanten Anlagen, Verkehrsinfrastrukturbauten, Fluss- und Bachkorrekturen, Betriebsanlagen und so weiter. Aber es geht auch um die bauliche Gestaltung, beispielsweise in Bezug auf das Bauen auf der Baulinie, den Ortsbildschutz oder die Erhaltung von Vorgärten. Und natürlich sind auch die Staatsstrassen davon betroffen; es geht um die Sicherung des Strassenraums. Eine zentrale Frage in der KPB war, genau zu klären, was denn überhaupt neu geregelt werden solle. Ausgangspunkt dieser Vorlage ist, wie bereits dargelegt, die Übernahme der Baubegriffe und Messweisen gemäss der IVHB. Zwar hat der Kanton Zürich diese IVHB nicht unterzeichnet, aber den grössten Teil davon in die ABV oder ins Gesetz übernommen. Das bedeutet vor allem, dass auch die Begriffe und Messweisen ins Zürcher Baurecht übernommen worden sind.

Wie uns die Volkswirtschaftsdirektion erklärte, sollte das, was in Bezug auf die Baulinien in der ABV steht, wegen der übergeordneten Bedeutung ins Gesetz übernommen werden, und sie wies auch darauf hin, dass bereits 57 Gemeinden diese Anforderungen in ihren BZO, Bau- und Zonenordnungen, übernommen haben. Mit der Vorlage werden nun drei Anpassungsbereiche aufgegriffen, erstens die vorspringenden Gebäudeteile, zweitens die Klein- und Anbauten im Strassenabstand, und drittens wird eine Vereinfachung der Änderung von Quartierbaulinien angestrebt. Im Detail ist vor allem auf die

erweiterte Möglichkeit für die vorspringenden Gebäudeteile im Baulinienbereich gemäss neu Paragraf 253b PBG hinzuweisen. Es handelt sich dabei um landläufig als Erker und Balkone bezeichnete Gebäudeteile.

Auch hier war die IVHB mit ihren Abmessungen leitend. In der Praxis hat sich gezeigt, dass diese neuen Spielräume zu Unsicherheiten geführt haben, insbesondere hinsichtlich der ortsbaulichen Gestaltung und der Sicherung von Raum für Infrastruktur. Auch die Begriffe «Klein- und Anbauten» werden von der Vorlage in neu Paragraf 100 erfasst, so soll neben einem grundsätzlichen Bauverbot im Strassenabstand gelten, dass leicht entfernbare Klein- und Anbauten möglich sein sollen. Und als dritten Punkt ermöglicht eine Vereinfachung gemäss neu Paragraf 125 Absatz 3 bei Quartierbaulinien einen Verzicht auf ein aufwendiges Quartierplanverfahren. Wie die Volkswirtschaftsdirektion ausführte, verfolgt die Revision ja keine grundlegende Neuausrichtung, sondern eine gezielte Weiterentwicklung des bestehenden Systems, übergeordnet eine Vereinfachung der Regelungen, eine Vereinheitlichung der Nutzungsmöglichkeiten und eine Erhöhung der Rechtssicherheit durch klarere gesetzliche Bestimmungen.

In der KPB wurden mehrere Anhörungen durchgeführt, neben den Vernehmlassungen wurden damit alle zentral wichtigen Stakeholder abgeholt. Es zeigt sich aber, dass, je nachdem, wo eine Gemeinde in der Behandlung dieser Frage steht, entsprechend die Vorlage aus der Perspektive als Lockerung oder als Verschärfung wahrgenommen werden kann. Das hat sich auch während der Anhörungen gezeigt. Im Rahmen der Kommissionsberatungen zeigte sich überdies rasch, dass von den drei angestrebten Änderungen nur die Klärung und Vereinheitlichung der Regelungen zu vorspringenden Gebäudeteilen umstritten war. Die Regelungen bezüglich Quartierbaulinien und Klein- und Anbauten waren unbestritten.

Die Kommissionsmehrheit unterstützt die Stossrichtung der Teilrevision. Sie erachtet es als sinnvoll, die zentralen Regelungen auf Gesetzesstufe festzulegen und damit für mehr Klarheit und Einheitlichkeit zu sorgen. Insbesondere wird die Begrenzung vorspringender Gebäudeteile auf die Hälfte der Fassadenlänge bei gleichzeitiger Ausnahme des Erdgeschosses als ausgewogener Kompromiss gewürdigt. Dieser Ansatz versuche, sowohl gestalterische Spielräume zu erhalten als auch übermässige Beeinträchtigungen des Strassenraums zu vermeiden.

Eine Minderheit der Grünen und der SP indes beantragt Nichteintreten. Sie sieht einerseits in der Revision eine zu starke Einschränkung der Gemeindeautonomie. Aus ihrer Sicht sollten Gemeinden weiterhin selbst bestimmen können, in welchem Umfang vorspringende Gebäudeteile zulässig sind. Es gibt auch einen weiteren Minderheitsantrag von den Grünen und der SP, wel-

cher den konkreten Regelungsinhalt bei Paragraf 253b Absatz 1 betrifft; einen zweiten Antrag beim gleichen Paragrafen haben diese Parteien heute Morgen am Bock noch zurückgezogen. Ich werde zum Minderheitsantrag bei Paragraf 253b Absatz 1 bei der Detailberatung ganz kurz sprechen. Mit 10 zu 5 Stimmen beantrage ich Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und sie im Sinne der Mehrheit zu verabschieden.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Bevor ich das Wort zur Begründung des Minderheitsantrags an Wilma Willi gebe, begrüsse ich ganz herzlich auf der Tribüne die Klasse der dritten Sek des Schulhauses Waidhalde, Zürich. Herzlich willkommen hier bei uns im Rat.

Minderheitsantrag Wilma Willi, Theres Agosti Monn, Jonas Erni, Roger Schmutz, Thomas Schweizer:

Auf das Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975 wird nicht eingetreten.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Wir haben es uns in der Kommission in der Tat nicht einfach gemacht und in neun Sitzungen sehr gründlich versucht, diese Gesetzesänderung zu bereinigen und zu verstehen. Die Anhörungen waren umfassend und informativ. Wir haben unterschiedliche sowie gegensätzliche Meinungen zu dieser Vorlage gehört. Wir Grünen kamen deshalb zusammen mit der SP zur Schlussfolgerung, dass das beantragte erhöhte Mass an vorspringenden Gebäudeteilen unseres Erachtens keinen Mehrwert bringt. Die konsequente Umsetzung eines höheren Anteils an vorspringenden Gebäudeteilen wäre im Gegenteil nachteilig.

Die Allgemeine Bauverordnung wurde bereits 2016 angepasst. Diese Gesetzesänderung ist nicht nur unnötig, sondern auch nicht zielführend. Die Baulinien sind bereits in der Verordnung geregelt, und jene Gemeinden, die dies wollten, konnten die entsprechenden Anpassungen bereits vornehmen und in ihrer Bau- und Zonenordnung verankern. Somit ist die Änderung des Planungs- und Baugesetzes nicht notwendig und auch nicht zielführend. Deshalb stellen wir den Antrag auf Nichteintreten. Bitte folgen Sie uns.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Die Revision des Planungs- und Baugesetzes, also des PBG, die wir Ihnen heute vorlegen, ist das Resultat einer gesamthaften Überprüfung dieser Baulinienregelungen. Und wie die Kommissionspräsidentin Ihnen ja bereits dargelegt hat, geht es im Kern darum, eine Nachjustierung des Planungs- und Baugesetzes im Zusammenhang mit der Harmonisierung vorzunehmen und natürlich darum, Unklarheiten zu vermeiden. Denn die Kantonsverfassung schreibt uns ja vor, grundlegende

Regelungen im Gesetz und nicht in der Verordnung vorzunehmen. Wir schaffen einen klaren Mehrwert, indem wir eben Klarheit bringen, auch bei den vorspringenden Gebäudeteilen – da spreche ich von Balkonen oder Erkern, die ja dann eingewandet sind. Das kommt jetzt ein bisschen technisch daher, aber da geht es um Lebensqualität. Da geht es darum, dass man etwas grössere Balkone machen kann, eben die Hälfte der Fassade, zwei Meter in den Baulinienbereich hinein, und ich bin tief überzeugt, dass die Menschen diese Balkone benutzen und sie auch lieben werden.

Ausserdem schaffen wir mit dieser Vorlage mehr Flexibilität für kleinere, leicht rückbaubare Bauten. Ich spreche hier von Veloständern, Solaranlagen, von irgendwelchen Container-Abfallboxen et cetera. Das ist ein klares Bedürfnis, insbesondere Velohäuser auch im Baulinienabstandsbereich. Und auch hier schaffen wir einen Mehrwert im Sinne der heutigen Bevölkerung, im Sinne dessen, wie wir heute halt leben und Bedürfnisse haben.

Ein weiterer Punkt sind die Regelungen, die wir über das Quartierplanverfahren haben. Baulinien werden ja über das Quartierplanverfahren festgesetzt, und indem wir Revisionen dieses Quartierplanverfahrens ermöglichen, kleine Revisionen über ein Baubewilligungsverfahren, ersparen wir eigentlich den Gemeinden und uns allen ein sehr aufwendiges Verfahren – denn ein Quartierplanverfahren ist ein aufwendiges Verfahren – und ermöglichen raschere Anpassungen. Ich möchte hier speziell erwähnen, dass die Gemeinden sehr froh sind, wenn das dann bald kommt.

Es ist keine Einschränkung der Gemeindeautonomie bei den Balkonen und Erkern vorgesehen. Es ist auch nicht so, dass dieser Entscheid heute bei den Gemeinden liegt. Es ist bereits heute eine abschliessende kantonale Regelung, wie man in den Baulinienbereich hineinragen darf. Es ist einfach nicht richtig, zu behaupten, hier würden irgendwie die Gemeinden in ihrem Interesse beeinträchtigt, weil es nicht in ihrer Hoheit liegt, das heute festzulegen, und daran ändern wir gar nichts, wir ändern das kantonale Recht. Es ist aber schon so, dass bereits 60 Gemeinden im Sinne dieser Harmonisierung, die bis jetzt ja nicht im Gesetz festgehalten, sondern ein Regulativ war, auf dieser Grundlage bauen und planen, also mit den grösseren Balkonen und Erkern. Und würde man diesen Entscheid heute rückgängig machen, dann wäre das für diese Gemeinden ziemlich unschön, weil wir dann eine bisherige Planung wieder über Bord werfen würden. In diesem Sinne danke ich Ihnen für das Eintreten, und ich danke Ihnen auch im Sinne der Mehrheit der Kommission für Planung und Bau, wie es die Kommissionspräsidentin ausführlich geschildert hat, und dafür, dass Sie diese kleine Lebensqualität über die Baulinien für Balkone und Erker ermöglichen. Vielen herzlichen Dank.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Die vorliegende PBG-Änderung wird uns als technische Vereinfachung verkauft, als Harmonisierung, als Aufräumarbeit im Gesetz, doch wenn wir genauer hinschauen, erkennen wir: Es geht hier nicht nur um Begriffe und Zuständigkeiten, es geht um die Gestaltung unserer Städte und Dörfer, um Gemeindeautonomie und um die Qualität des öffentlichen Raums. Und genau deshalb lehnt die SP diese Vorlage ab.

Denn erstens stellt die Änderung einen unnötigen Eingriff in die Gemeindeautonomie dar. Die Vorlage will einheitliche Regeln im ganzen Kanton festlegen, die andere Planungen verunmöglichen, wie zum Beispiel mehr Bäume, und dies insbesondere bei vorspringenden Gebäudeteilen. Was auf den ersten Blick nach Vereinfachung aussieht, ist in Wirklichkeit eine Zentralisierung zulasten der Gemeinden. Unsere Gemeinden wissen am besten, wie ihre Ortsbilder funktionieren, ob in urbanen Zentren oder in ländlichen Strukturen. Die Bedürfnisse in der Stadt Zürich sind andere als jene in kleineren Gemeinden. Genau deshalb braucht es differenzierte Lösungen vor Ort und keine starren kantonalen Vorgaben diesbezüglich.

Zweitens bedeutet diese Gesetzesänderung eine Verschlechterung der ortsbaulichen Qualität, denn die Vorlage erlaubt, dass vorspringende Gebäudeteile bis zu 50 Prozent der Fassadenlänge einnehmen können; das ist keine Kleinigkeit. Was bedeutet das konkret? Geschlossene Fassadenfluchten, also das, was unsere Strassenräume prägt, was ihnen Charakter und Ordnung gibt, werden zunehmend aufgebrochen. Es drohen unruhige, zerstückelte Strassenbilder, die weder städtebaulich noch ästhetisch überzeugen. Gerade in gewachsenen Quartieren ist das problematisch. Dort geht es nicht nur um Ausnutzung, sondern auch um Sorgfalt im Umgang mit bestehender Bausubstanz.

Drittens, die Änderung will mehr Spielraum für Investoren auf Kosten der Qualität. Diese Vorlage erleichtert zusätzliche bauliche Ausnutzung im Baulinien- und Strassenabstandsbereich, gleichzeitig werden Schutzmechanismen abgeschwächt. Das mag aus Sicht einzelner Bauinteressen attraktiv sein, aber wir müssen uns schon fragen: Wollen wir wirklich noch mehr Pseudo-Verdichtung ohne klare qualitative Leitplanken und ohne mehr Wohnraum zu schaffen, sondern nur mehr Wohnfläche für gleich viele Personen? Die SP sagt klar: Verdichtung ja, aber mit Qualität, mit Rücksicht auf den öffentlichen Raum und die ökologische Infrastruktur und mit demokratischer Steuerung durch die Gemeinden.

Viertens bemängeln wir auch das Scheinargument der Vereinfachung. Die Kommissionsmehrheit spricht von Vereinheitlichung und Vereinfachung, doch Vereinheitlichung ist nicht automatisch besser. Ein Gesetz ist nicht dann gut, wenn es überall gleich ist, sondern wenn es den unterschiedlichen Realitäten gerecht wird. Und genau das tut diese Vorlage nicht.

Und fünftens und letztens und für mich am wichtigsten: Grössere und breitere vorspringende Gebäudeteile konkurrenzieren die Begrünung des Strassenraums durch Bäume, die wichtiger sind denn je durch die zahlreichen Hitzetage im Sinne der Hitzeminderung, der Biodiversität und der Stadtökologie. Denn eines ist klar, wenn Gebäude weiter in den Strassenraum hereinragen, bleibt weniger Platz für Stadtbäume, was wiederum den Erhalt und Ausbau der ökologischen Infrastruktur erschwert. Grössere und breitere Balkone verhindern also Bäume und beeinträchtigen somit die Stadtökologie, verhindern eine griffige Hitzeminderung und konkurrenzieren ein grünes und attraktives Stadtbild.

Ich komme zum Fazit: Diese Revision bringt keinen echten Mehrwert, sie schwächt die Gemeinden, verschlechtert potenziell das Ortsbild und verschiebt die Balance zugunsten kurzfristiger Bauinteressen. Deshalb bitte ich Sie im Namen der SP, treten Sie nicht auf die Vorlage ein – und falls doch, unterstützen Sie den verbliebenen Minderheitsantrag. Besten Dank.

Simon Vlk (FDP, Uster): Die FDP begrüsst es, dass vorspringende Gebäudeteile wie beispielsweise Balkone und Erker im Bereich von Baulinien unkomplizierter und einfacher ermöglicht werden. Diese sollen nur noch dort eingeschränkt werden, wo dies zwingend für die Landsicherung oder für die ortsbauliche Gestaltung erforderlich ist. Um dem teilweise geäusserten Wunsch betreffend Wahrung von strassenräumlichen Qualitäten entgegenzukommen, unterstützt die FDP zudem den Kompromissvorschlag der Regierung, dass das Erdgeschoss von solchen vorspringenden Gebäudeteilen ausgenommen werden soll.

Umso bedauerlicher ist es vor diesem Hintergrund, dass die Kommissionen dennoch an ihren Maximalforderungen festhält. Deren Antrag, Vorsprünge auf höchstens einen Drittel der Fassadenlänge zu begrenzen, würde nicht nur die Masse der Gebäudevorsprünge unnötig einschränken, sondern auch vielerorts bereits geltendes Recht torpedieren. Denn mehr als 50 Gemeinden haben die Harmonisierung mit der IVHB bereits umgesetzt, und in diesen ist die Regelung mit der halben Fassadenlänge schon in Kraft. Und es stimmt eben nicht ganz, wie die Grünen argumentieren: «Diejenigen, die wollten, die konnten schon» – das stimmt zwar, aber wenn das so ins Gesetz kommt, dann würde das überschrieben werden, und diese Vorsprünge würden alle baurechtswidrig. Der Antrag von Links-Grün wäre somit ein grosser Schritt zurück und würde all jene Gemeinden bestrafen, die bei der IVHB vorwärtsgemacht haben und diese in den letzten Monaten und Jahren in Kraft gesetzt haben. Wenn es nach dem Antrag von Links-Grün ginge, müssten die vielerorts frisch eingeführten Regelungen wieder rückgängig gemacht werden, bereits nach den neuen Massen ausgeführte Vorsprünge

würden baurechtswidrig, und neue Projekte müssten gestoppt werden. Nicht nur käme es zu einem finanziellen Schaden für viele Betroffene, sondern auch zu einer indirekten Bestrafung für all diejenigen Gemeinden, in denen die Regelung mit der halben Fassadenlänge bereits gilt.

Dann noch zu zwei weiteren in der Vorlage enthaltenen wichtigen Neuerungen: Dass leicht entfernbar Klein- und Anbauten im Strassenabstand möglich werden sollen, wird durch die FDP ausdrücklich unterstützt. Statt dass Flächen im Strassenabstand jahrelang brachliegen, entstehen durch die neue Regelung vielfältige Nutzungsmöglichkeiten dieser Räume für die Anwohnenden, so etwa für Gewächshäuser, Veloabstellplätze und vieles mehr.

Zudem begrüsst die FDP die Vereinfachungen zur Änderung von Quartierbaulinien. Die bisherige Aufhebung über das sogenannte Quartierplanverfahren ist mit grossem Zeitaufwand und hohen Kosten verbunden. Dass die Aufhebung der Quartierbaulinien neu im Festsetzungsverfahren ermöglicht werden soll, wird voraussichtlich zu deutlich schnelleren und kostengünstigeren Abläufen führen.

Zusammengefasst: Die vorliegende PBG-Revision verbessert die Rechtssicherheit, unterstützt die bauliche Verdichtung in geringem Masse und vereinfacht die Baulinienbewirtschaftung wesentlich. Die FDP dankt der Regierung für diese Vorlage und tritt auf diese ein.

Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich): Die Grünliberalen sehen in dieser Anpassung der Regeln für Baulinien mehr Flexibilität beim Bauen. Die Verfahren werden einfacher, die Regeln klarer, und es steigt die Rechtssicherheit. Zusammen mit der Kommissionsmehrheit sehen wir im Vorschlag der Regierung einen guten Kompromiss. Vorspringende Gebäudeteile – ich weiss nicht genau, warum sie springen sollten, aber sie ragen auf alle Fälle über die Aussenwand hinaus – dürfen künftig bis zur Hälfte der Länge der Fassade gebaut werden, das Erdgeschoss bleibt davon ausgenommen.

Es geht für uns ganz klar um einen Kompromiss. Wir könnten, wie in vielen anderen PBG-Gesetzesartikeln, auch hier den Gemeinden mehr Spielraum für eigene Regelungen geben. Trotzdem überwiegen für uns die Argumente im Bauen: einfacher, klarer, flexibler, vor allem hinsichtlich der heutigen Bausituation, die bereits mit komplexen Vorgaben gespickt ist.

Die Minderheitsanträge zielen darauf ab, den Gemeinden mehr Freiraum zu geben, damit sie auf ihr Ortsbild eingehen können, auch was Bäume, Grünräume und Durchlüftung angeht. Für die Grünliberalen ist unbestritten, dass ökologische Anliegen für eine zukunftsfähige Baupolitik von zentraler Bedeutung sind. Es geht bei uns nicht um ein «entweder Bauen oder Bäume».

In der aktuellen Bausituation, in der es reale Lösungen gegen den Wohnungsmangel und für Verdichtung braucht, wollen wir das Bauen erleichtern und die Wohnsituation mit Balkonen und Erkern attraktiver machen. Es wächst auch der Druck hinsichtlich bepflanzter und angenehmer Umgebungsgestaltung, denn es will niemand einen grossen Balkon haben, der auf eine Asphaltwüste schaut. Wo also nicht gebaut wird, können erst recht keine ökologischen Massnahmen umgesetzt werden. Das Ergebnis sind dann nicht mehr Grünräume, sondern allenfalls weniger Bauprojekte und damit auch weniger Chancen, ökologische Verbesserungen überhaupt zu realisieren. Für die Grünliberalen ist dieser Kompromiss angemessen, wir stimmen der Änderung im Planungs- und Baugesetz zu und lehnen die Minderheitsanträge ab.

Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen): Wir begrüssen die angestrebte Vereinheitlichung der Regelungen, insbesondere die Festlegung, dass vorspringende Bauteile weiterhin bis zur Hälfte der Fassadenlänge zulässig sein sollen. Dies wird nun im PBG und nicht in der Bauverordnung festgelegt. Dass das Erdgeschoss davon ausgenommen wird, ist folgerichtig, die Abstände für übergeordnete Funktionen müssen gewahrt bleiben. Der Kanton Zürich ist zwar der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe nicht beigetreten, dennoch wurden deren Baubegriffe und Messweisen in der Allgemeinen Bauverordnung weitgehend übernommen.

Diese ist verbindlich, und viele Gemeinden wenden diese Harmonisierung bereits heute an. Vor diesem Hintergrund wäre eine Reduktion der vorspringenden Bauteile auf lediglich einen Drittel der Fassadenlänge ein Schritt in die falsche Richtung. Wir wollen doch das Rad nicht wieder zurückdrehen. Ob es sich hier um eine Erweiterung oder eine Einschränkung handelt, hängt von der Perspektive ab. Für die Bauherrschaften bedeutet die Vorlage eine klare Verbesserung. Vorspringende Bauteile können auf der halben Fassadenlänge realisiert werden und nicht nur auf einem Drittel. Diese Regelung ermöglicht es, Gebäude kreativ und flexibel zu gestalten. Davon profitieren letztlich Bewohnerinnen und Bewohner, etwa durch mehr Licht dank einem Erker oder durch grosszügige Balkone, die eine höhere Aufenthaltsqualität bieten. In diesem Sinne ist die ablehnende Haltung der linken Minderheit für uns unverständlich. Die Mitte tritt auf die Vorlage ein, unterstützt den Antrag des Regierungsrates und lehnt den linken Minderheitsantrag ab. Besten Dank.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Der grösste Teil der Anpassungen in der Vorlage ist unspektakulär, jedoch auch nicht unbedingt massgeblich für die politische Diskussion hier. Einer der wenigen relevanten Teile betrifft die vorspringenden Gebäudeteile, wie wir schon mehrfach gehört haben. Diese

Änderung bringt in unseren Augen nicht eine Verbesserung, und insbesondere im dicht verbauten städtischen Raum kann dies problematisch sein. Auch ist zu betonen, dass es schlichtweg in unseren Augen keine Notwendigkeit für diese Gesetzesänderung gibt, denn bereits heute ist es den Gemeinden durchaus möglich, diese Regelungen aus der ABV bei sich anzuwenden, und eine Vielzahl von Gemeinden hat entsprechende Regelungen auch bereits übernommen, wie wir gehört haben. Insbesondere ist es uns im Rahmen der Gemeindeautonomie auch wichtig, dass die Gemeinden hier auch im eigenen Interesse ein geringeres Mass vorsehen können, so wie dies im Minderheitsantrag vorgesehen ist. Wird dieser Antrag angenommen, wäre dies auch viel kompatibler mit den verschiedenen Bedürfnissen der Gemeinden. Da aber die im Gesetz vorgesehenen wesentlichen Änderungen bereits heute über die Verordnung abgedeckt sind, fehlt uns hier ein wirklicher Mehrnutzen in dieser Vorlage, und wir werden daher nicht auf die Vorlage eintreten.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas): Hier schaffen wir, wie es schon von der Kommissionspräsidentin gesagt wurde, eine Bereinigung, die mehr Klarheit in Bezug auf die ortsübliche Gestaltung erlaubt. Es wird justiert und nicht neu erfunden, und im Quartierplanverfahren wird gar vereinfacht. Im sogenannten Interesse des öffentlichen Raums wollen Sie die Möglichkeiten einschränken, sodass hervorspringende Gebäudeteile nur noch auf einem Drittel der Fassadenlänge in die Baulinie herausragen dürfen statt auf der Hälfte der Gebäude- beziehungsweise Fassadenlänge. Das macht im Sinne der Verdichtung des modernen Wohnungsbaus keinen Sinn, insbesondere in städtischen Wohnlagen sollte man die Möglichkeiten des verdichteten Ausbaus nicht weiter einschränken. Das widerspricht der gesunden Vernunft, die sonst in der KBP ganz ordentlich gelebt wird.

Daher muss ich persönlich davon ausgehen, dass es hier vor allem um Ideologien geht. Man will einfach privates Recht beziehungsweise bestehende Möglichkeiten einschränken, weil der öffentliche Raum beansprucht wird. Es geht ja aber um Gebäudeteile wie beispielsweise Balkone in höheren Etagen, also eigentlich um den öffentlichen Luftraum, wohlgemerkt. Also es ist einfach absurd, weil es sich um eine rein formelle Anpassung im Strassenraum handelt. Sie konnten es schon in der Kommission nicht wirklich erklären, was Sie mit diesem Minderheitsantrag eigentlich bezwecken, und ich persönlich kann es aus sachlicher Sicht immer noch nicht wirklich nachvollziehen und nicht verstehen, was das eigentlich soll. An Jonas Erni: Ich verstehe es nicht, du sprichst davon, die Gemeindeautonomie zu stärken im Sinne des öffentlichen Rechts. Wenn es aber um grüne und sozialistische Vorlagen geht, dann soll unbedingt im Gesetz verankert werden, dann

braucht es eben genau wieder diese kantonale Starre und Vorgabe; das verstehe ich nicht ganz. Wir stimmen auf jeden Fall der Vorlage des Regierungsrates zu und lehnen sämtliche Minderheitsanträge ab.

Wilma Willi (Grüne, Stadel) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte dazu nur noch sagen: Das beantragte erhöhte Mass an vorspringenden Gebäudeteilen bringt einfach unseres Erachtens keinen Mehrwert. Es gibt weniger Grün, es bedeutet nicht mehr Verdichtung, es bedeutet vielleicht etwas mehr Lifestyle, aber keine einzige Wohnung entsteht dadurch. Nur damit das auch ganz klar ist.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Wilma Willi gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 115 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und auf die Vorlage einzutreten.

Detailberatung

Titel und Ingress

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

§ 98

Marginalie zu § 99

§§ 100 und 125

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

§ 253b. *Vorspringende Gebäudeteile*

Abs. 1 und 2

Minderheitsantrag Wilma Willi, Theres Agosti Monn, Jonas Erni, Roger Schmutz, Thomas Schweizer:

253b. ¹....

a. ...

b. einen Drittel des ...

² ... *höchstens einen Drittel des ...*

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der KPB: Die Grünen und die SP beantragen hier, die zulässige Ausdehnung vorspringender Gebäudeteile auf einen Drittel der Fassadenlänge zu beschränken, wir haben

einen Teil der Ausführungen dazu ja schon gehört. Sie begründen dies vor allem mit ortsbaulichen Überlegungen und dem Anliegen, geschlossene Fassadenfluchten und das Ortsbild sowie den Freiraum besser zu schützen. Sie beziehen sich auch auf entsprechende Rückmeldungen aus der Vernehmlassung, auf die sie sich abstützen wollen.

Die Kommissionsmehrheit indes sieht dies als nicht notwendig an, im Gegenteil: Sie würdigt den Spielraum mit der Möglichkeit der Ausdehnung von vorspringenden Gebäudeteilen, auch im Sinne der Verdichtung, und unterstützt die aus ihrer Sicht praktikable und einheitliche Regelung. Namens der Kommissionsmehrheit beantrage ich Ihnen, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Bis 2016 galt generell eine Beschränkung der vorspringenden Gebäudeteile auf ein Drittel der Fassadenlänge. In den Anhörungen sowie in den Vernehmlassungsantworten haben wir festgestellt, dass bei dieser Gesetzesänderung nicht alles in Butter ist. So ist beispielsweise die Stadt Zürich mit ihren oft sehr komplexen Bauprojekten gegen eine Erhöhung des Masses vorspringender Gebäudeteile.

Gesetze sollen differenzieren, das haben wir heute schon mal gehört. Man stelle sich vor, wie es wird, wenn bis zur Hälfte einer Fassade aus vorspringenden Gebäudeteilen besteht. Diese Gesetzesänderung ist lediglich eine Lifestyle-Überlegung, denn durch diese Regelung entsteht keine einzige zusätzliche Wohnung, nirgends. Unsere Städte und Dörfer werden dadurch lediglich noch stärker zugebaut, und wir verwandeln so unsere Lebensräume in Betonlandschaften. Dass das mehr Lebensqualität bedeutet, das bezweifeln wir. Grüne Oasen werden zunehmend wichtiger für unser Wohlbefinden und unser Überleben. Dass vorspringende Gebäudeteile im Erdgeschoss künftig nicht mehr zugelassen wären, das wäre so weit in Ordnung. Dennoch ist zu bedenken: Mit dieser Massnahme wächst auf einer Parzelle kein einziger Baum mehr als vorher, weil die vorspringenden Gebäudeteile ab dem Obergeschoss zu wenig Raum lassen. Wollen wir das wirklich? Folgen Sie bitte deshalb unserem Minderheitsantrag. Vorspringende Gebäudeteile dürfen höchstens zwei Meter über die projizierte Fassadenlinie hinausragen und höchstens einen Drittel des zugehörigen Fassadenabschnitts beanspruchen. Wir danken für Ihre Unterstützung.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Heute darf man auf einem Drittel der Fassadenlänge für 1,50 Meter herausragend bauen. Neu sollen es die Hälfte der Fassadenlänge und ein halber Meter mehr, also 2 Meter, sein – für Balkone, damit die Menschen, wenn sie draussen sind, etwas mehr Lebensqualität haben. Ich kann überhaupt nicht nachvollziehen, warum Bäume

dadurch verhindert werden sollen, wegen dieses halben Meters mehr Herausragen. Ich finde das schon sehr mutig argumentiert, ich sage es jetzt mal so.

Es ist keine Baumverhinderung oder Grünverhinderung, aber es ist ein Ja zu mehr Lebensqualität. Und den Menschen zu sagen, das sei halt ein Lifestyle-Produkt bei Balkonen – also ich lebe in der Stadt Zürich, und ich weiss, wie begehrt diese sind, gerade im Sommer, wenn es sehr heiss ist. Und in diesem Sinne ist es auch ein kleiner Beitrag zu Lebensqualität in heissen Zeiten, die ja gemäss Ihnen immer mehr werden.

Gleichzeitig bieten Balkone nicht nur mehr Lebensqualität, sondern es ist auch eine Art Hitzeminderung, weil Balkone natürlich für die darunterliegenden Wohnungen mehr Schatten im Balkon- oder Erkerbereich machen. Es ist also etwas sehr, sehr Zeitgemässes, das Sie eigentlich grundsätzlich begrüssen müssten. Ich bitte Sie hier im Kantonsrat klar, diese Möglichkeit zu geben, und ich bitte Sie wirklich, diesen Minderheitsantrag abzulehnen – für die Menschen, die ihren Balkon lieben und benutzen werden. Herzlichen Dank.

Simon Vlk (FDP, Uster): Ich möchte nochmals kurz auf den Minderheitsantrag eingehen, vielleicht mit einem Beispiel aus meiner Gemeinde, aus Uster. Bei uns hat der Gemeinderat vor wenigen Wochen die Harmonisierung mit der IVHB angenommen, das heisst, bei uns gilt jetzt dann eigentlich ein Zweitel der Breite. Und wenn dann der Minderheitsantrag eine Mehrheit bekäme, ginge es wieder zurück zu einem Drittel. In diesem Sinne ist das wirklich ein bisschen ein juristischer Scherbenhaufen, den Sie da bereit sind anzurichten für all die 60 Gemeinden, bei denen das jetzt schon in Kraft ist. Dann wurde ja mehrfach das Argument der Gemeindeautonomie erwähnt. Ich meine, Sie hätten ja die Möglichkeit gehabt, über einen entsprechenden Antrag mehr Gemeindeautonomie einzufordern. Dieser wurde jetzt aber heute Morgen am Bock (*beim Ratspräsidium*) zurückgezogen, und ich finde, man muss einfach auch ehrlich sein bezüglich dieses Antrags. Dieser wollte eigentlich nur zulassen, dass Abweichungen nach unten möglich sind, jedoch nicht nach oben oder zum Beispiel beim Erdgeschoss. Also so weit wäre es dann mit der Gemeindeautonomie auch nicht her gewesen.

Und dann vielleicht noch ganz zum Schluss zur inneren Verdichtung: Wir haben jetzt ja «Betonwüste» und alles Mögliche gehört, andererseits spricht die Linke eigentlich die ganze Zeit von der inneren Verdichtung – wie wichtig die bessere Nutzung der vorhandenen Räume im Siedlungsgebiet sei. Und wenn es dann darauf ankommt und Sie die Möglichkeit haben, etwas für die innere Verdichtung zu tun, dann stimmen Sie dagegen. Wir haben dies gese-

hen, als es darum ging, Zwischennutzungen in brachliegenden Industriezonen zu erleichtern, und wir sehen das bei dieser Vorlage. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen): Das Wort «Lifestyle» hat mich schon sehr hellhörig gemacht. Was ist dann Schlechtes dabei, wenn sich der Lifestyle, sprich die Lebensqualität, der Bewohnerinnen und Bewohner verbessert? Dürfen sich die Leute nicht wohlfühlen auf grösseren Balkonen? Warum möchten Sie das verhindern? Das ist mir ein Rätsel. Auf grossen Balkonen können sich die Leute eigene grüne Oasen schaffen, das wird ja sehr propagiert gerade von linker Seite. Und ja, es wird an den Architekten liegen, kreative Anordnungen der vorspringenden Bauteile so zu gestalten, dass dies einhergeht mit den Bäumen. Wir lehnen den Minderheitsantrag ab. Besten Dank.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Ich möchte nur richtigstellen: Es geht eben nicht um eine Verdichtung, es gibt nicht mehr Wohnraum, an der Ausnützung wird ja nichts geändert, aber man kann mehr bauen. Balkone oder eben auch geschlossene Fassaden können, wenn das nicht zu mehr Ausnützung führt, weiter in den Strassenraum ragen. Das ist ein städtebauliches Thema und etwas, das wir so nicht wollen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Wilma Willi gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 117 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 253b. Abs. 3

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Hier lag ein Minderheitsantrag von Jonas Erni vor, den er zurückgezogen hat.

Keine weitere Wortmeldung, so genehmigt.

§§ 265 und 267

Übergangsbestimmung

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten und geht an die Redaktionskommission.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

7. Staatsbeitrag für den Bau der Verlängerung der Glatttalbahn (Flughafen bis Kloten Industrie) sowie Objektkredite für eine Velohauptverbindung und Hochwasserschutzmassnahmen in Kloten

Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2025 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 17. März 2026

Vorlage 6031a, *Ausgabenbremse*

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Ziffern I bis III unterstehen je der Ausgabenbremse gemäss Paragraf 56 Absatz 2 litera a der Kantonsverfassung. Es liegt ein Minderheitsantrag von Paul von Euw vor, die Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen. Diesen behandeln wir nach dem Eintreten.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Bei der vorliegenden Kreditvorlage handelt es sich um ein Gesamtprojekt mit drei Teilen zum öffentlichen Verkehr, zum Veloverkehr und zum Hochwasserschutz im Gebiet der Stadt Kloten, inklusive des Flughafens.

In der Stadt Kloten arbeiten aufgrund der Standortnähe zum Flughafen rund 40'000 Personen bei einer Bevölkerung von 22'000 Personen. Um das Ungleichgewicht zwischen Wohnraum und Arbeitsplätzen in der Flughafenregion und der Stadt Kloten zu vermindern, ist die Weiterentwicklung des heutigen Industriegebiets Steinacker zu einem verdichteten, gemischt genutzten Wohn- und Arbeitsplatzgebiet vorgesehen. Dieses Gebiet soll via das jetzt schon dichte Klotener Zentrum mit einer leistungsfähigen Stadtbahn, konkret mit der Verlängerung der Glatttalbahn, an den Flughafen angebunden werden.

Der zweite Projektteil ist eine neue Velohauptverbindung, insbesondere für den Alltagsveloverkehr zwischen dem Flughafen und Bassersdorf. Sie ist über die ganze Strecke mit einem separaten Gehweg kombiniert und weist dementsprechend eine Standardbreite von 5,5 Metern auf, wodurch Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt werden können. Ihr Bau trägt zur Vervollständigung des kantonalen Velonetzes bei und wertet die bereits bestehende nationale Freizeitroute deutlich auf.

Mit dem dritten Teilprojekt soll der Hochwasserschutz entlang des Altbachs verbessert werden, der im Gebiet der Stadt Kloten und des Flughafens ein

sehr grosses Hochwasserrisiko aufweist. Es handelt sich um eines der grössten Hochwasserrisiken im Kanton Zürich, weil im betroffenen Gebiet bedeutende Infrastrukturen liegen. Namentlich die volkswirtschaftlichen Schäden bei einem Betriebsausfall des Flughafens Zürich wären immens. Der geplante Hochwasserstollen wird aufgrund dieses grossen Schadenpotenzials auf ein Hochwasserereignis dimensioniert, das durchschnittlich alle 300 Jahre zu erwarten ist. Die Bruttoinvestitionen für das Gesamtprojekt betragen 543,4 Millionen Franken. Davon entfallen gut 300 Millionen Franken auf die Verlängerung der Glattalbahn, 100 Millionen Franken auf die Velohauptverbindung und knapp 140 Millionen Franken auf den Hochwasserschutz.

Die tatsächliche finanzielle Gesamtbelastung des Kantons Zürich wird aber deutlich geringer ausfallen. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation hat der Bund zugesichert, die Glattalbahn-Verlängerung und die Velohauptverbindung mit bis zu 40 Prozent zu unterstützen, und auch der Hochwasserschutz erhält Bundessubventionen von 35 bis 45 Prozent der anrechenbaren Kosten. Im Weiteren werden substanzielle Mehrwertbeiträge von der Stadt Kloten, dem Flughafen und Dritten erwartet. Insgesamt werden sich die Kosten für den Kanton voraussichtlich auf rund 290 Millionen Franken vermindern.

Das Gesamtprojekt hat auch einen ökologischen Preis, indem die Gehölze entlang des Altbachs weichen müssen. Dieser Verlust wird aber deutlich überkompensiert durch die Behebung der grossen ökologischen Defizite des Altbachs selber wie auch des Bedenseebachs sowie durch weitere bedeutende ökologische Aufwertungen, darunter auch erhebliche Gehölzpflanzungen.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beriet das Projekt eingehend, hörte Befürworter und Gegner an und führte einen Augenschein vor Ort durch. Sie stellte fest, dass im Projekt einige besondere Herausforderungen enthalten sind, namentlich das Viadukt über die Autobahn und der eng begrenzte Raum im bestehenden Siedlungsgebiet. Grundsätzlich stiess die Vorlage auf Zuspruch, umstritten waren aber die Kosten für die Velohauptverbindung. Eine Kommissionsminderheit beantragt deshalb, die Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, die Kosten für die Velohauptverbindung zu senken. Dies solle geschehen, indem einerseits dem Veloweg weniger Kosten für den Bau des Viadukts angerechnet werden und indem andererseits die Kosten für den restlichen Veloweg wesentlich reduziert werden.

Die deutliche Kommissionsmehrheit will aber auf die Vorlage eintreten. Der vorgeschlagene Kostenteiler entspreche der langjährigen Praxis, die der Re-

gierungsrat erst kürzlich mit einem Beschluss bestätigt habe. Eine Verschiebung der Kosten von der Velohauptverbindung zur Glatttalbahn widerspreche dieser Praxis, und es wäre zu befürchten, dass künftig weitere willkürliche Kostenteiler gefordert würden. Zudem würde die geforderte Projektänderung zu einer mehrjährigen Verzögerung führen, dadurch würden die bereits zugesicherten Agglomerationsbeiträge des Bundes verfallen. Schliesslich würde auch der dringend notwendige Hochwasserschutz, insbesondere für den Flughafen, verzögert. Auf den Minderheitsantrag zu Ziffer 2 gehe ich ein, falls der Kantonsrat mehrheitlich Eintreten beschlossen hat.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Das Glatttal ist ganz klar eine der Regionen im Kanton Zürich, die sich am stärksten entwickelt haben, und das ist auch kein Wunder: Die Nähe zur Stadt Zürich, die Nähe zur Stadt Winterthur und natürlich die Nähe zum Flughafen Zürich machen die Region attraktiv, und zwar sowohl zum Leben für die Menschen wie auch zum Arbeiten für die Unternehmen. Auch wenn die Wachstumsprognosen vielleicht leicht gedämpft sind, gehen wir doch von einer Zunahme der Bevölkerung und auch von einer Zunahme von Arbeitsplätzen aus, und das ist ja auch gemäss unserem kantonalen Richtplan so erwünscht. Gerade in der Stadt Kloten ist die Situation noch spezieller. Schon heute hat Kloten ungefähr doppelt so viele Arbeitsplätze wie Einwohnende, und das erzeugt Pendlerverkehr, und das heutige Verkehrssystem ist bereits heute in den Stosszeiten am Anschlag.

Da haben wir als Kanton eine Verantwortung, und wir müssen Lösungen finden für die Mobilität von morgen, um auch für die Umwelt alles besser und verträglicher abzuwickeln. Diese Lösung liegt jetzt auf dem Tisch, und wir haben sie über zehn Jahre lang sorgfältig erarbeitet. Kurz gefasst, wir möchten die Erfolgsgeschichte der Glatttalbahn mit einer weiteren Verlängerung bis zum Gebiet Kloten fortschreiben, und wir schaffen damit einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr und eine grosse Chance auch für die Entwicklungsgebiete in der Stadt Kloten. Die Glatttalbahn-Verlängerung reiht sich damit in eine erfolgreiche Liste von Stadtbahnprojekten ein, und in diesen Stadtbahnprojekten haben wir seit vielen Jahren einen gesamtverkehrlichen Ansatz. Dieser entspricht übrigens auch dem gesamtverkehrlichen Ansatz am Flughafen Zürich, einem der meistfrequentierten Mobilitäts-Hubs im Land. Das wäre ja eigentlich schon Grund genug für ein Ja zur Glatttalbahn-Verlängerung, aber das Projekt bringt noch mehr. Es ist eben ein Gesamtprojekt für den öffentlichen Verkehr, für einen flüssigen Verkehr auf der Strasse, für mehr Sicherheit für Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger. Und dann leisten wir noch einen entscheidenden Beitrag

zum Hochwasserschutz am Flughafen Zürich. Der Altbach ist zwar ein kleiner, beschaulicher Bach, aber er hat's in sich: Wenn er über die Ufer treten würde, dann wäre ein potenziell grosser Schaden an unserer Landesinfrastruktur am Flughafen Zürich die Folge.

Die drei Teilprojekte bedingen sich gegenseitig, man kann nicht irgendetwas herausschneiden, ohne die Gesamtsicht zu beeinträchtigen. Die Regierung empfiehlt Ihnen deshalb klar, auf die Vorlage einzutreten und ihr dann auch zuzustimmen. Ich muss sagen, die Kosten für die Velohauptverbindung sind hoch, das schleckt keine Geiss weg. Aber wir haben das in der vorberatenden Kommission – und das hat auch der Präsident ausgeführt – ausführlich diskutiert. Es ist nun so, dass sich das Tram und das Velo die Hälfte der Kosten des Viadukts teilen, und der Teiler beruht ja auf einer flächenmässigen Betrachtung nach unseren bisherigen bewährten Regeln.

Natürlich kann man Kosten schieben, aber wir haben eine Praxis, und das entspricht dieser Praxis. Und letztlich geht es um eine Verschiebung von einem Fonds in einen anderen, vom Verkehrsfonds in den Strassenfonds, und da spricht man letztlich auch von der rechten oder der linken Hosentasche des Kantons. Es ist auch nicht möglich, eine günstigere Variante zu erarbeiten. Das Projekt wurde, ich habe es gesagt, über zehn Jahre sehr sorgfältig geplant, und dies mit dem Anspruch, dass wir einen hohen wirtschaftlichen Nutzen durch Synergien haben.

Es ist auch kein Luxusprojekt, es ist zweckdienlich und es ist zukunftsorientiert. Und nicht zuletzt haben wir bereits eine Baubewilligung. Und würden wir es wieder zurückschicken – auch Teile davon, den Veloweg oder irgendein Viadukt streichen –, dann, da müssen wir ehrlich sein, verlieren wir die Gelder, die wir vom Bund aus den Agglomerationsprogrammen gesprochen bekommen haben, und wir würden im Prinzip die Glatttalbahn so nicht realisieren können. In diesem Sinne bitte ich Sie, den Minderheitsantrag beziehungsweise das Nichteintreten abzulehnen und sich für ein klares Ja zur Zukunft in der Glatttalregion zu entscheiden. Vielen Dank.

Paul von Euw (SVP, Bauma): Die SVP/EDU-Fraktion spricht sich für die Erschliessung des Gebietes Steinacker in Kloten mit der Glatttalbahn aus. Aufgrund der anstehenden Gebietsentwicklung Steinacker ist diese Erschliessung zweckdienlich. Zudem erachten wir die Realisierung des Hochwasserschutzes als den zentralsten und wichtigsten Punkt in diesem Projekt und sprechen uns ebenfalls nicht dagegen aus. Leider werden uns aber mit dieser Vorlage drei an sich unterschiedliche, verwandte Projekte dargelegt, welche je ein Preisetikett zwischen 100 und 300 Millionen Franken ausweisen. Diese Vorlage kommt leider viel zu spät, das Projekt mit 540 Millionen Franken Bruttokosten. Die Details hat der KEVU-Präsident erläutert. Bei der

Begründung unseres Rückweisungsantrags werde ich die weiteren Details erörtern. Etwas schade ist – die Regierungspräsidentin hat es in ihren letzten Ausführungen indirekt gesagt: Wir können hier drinnen nur Ja oder Ja sagen. Und daher frage ich Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, fühlen Sie sich bei der Ausübung Ihrer Arbeit hier drinnen noch ernst genommen, wenn Sie nur Ja oder Ja sagen können?

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der öffentliche Verkehr ist Service public, da sagen wir Ja. Die Glatttalbahn kann man als Stadtbahn oder umgangssprachlich einfach als Tram bezeichnen. Wir von der SP fordern mehr Service public und unterstützen daher die Verlängerung der Glatttalbahn. Menschen brauchen ein ÖV-Angebot, um den ÖV überhaupt nutzen zu können. Das gilt genauso für Velos: Auch diese werden nur genutzt, wenn es ein akzeptables Angebot gibt.

Und so komisch es klingen mag, gerade am Flughafen sind viele Menschen mit dem Velo unterwegs, nämlich die Mitarbeitenden aus der näheren und, mit E-Bikes, auch aus der mittleren Entfernung. So sind sie zu allen Schichtzeiten unabhängig von Fahrplänen und finden immer günstig Platz am Arbeitsort Flughafen. Und die Veloroute in Kloten ist ein Beitrag zur Vervollständigung des Velonetzes gemäss kantonalem Velonetzplan.

Der Hochwasserschutz wird immer wichtiger, wir leben in Zeiten von Klimaveränderung und häufigeren Starkregen, und der Flughafen ist eine wichtige Infrastruktur für den Kanton Zürich und darüber hinaus. Alles im Untergrund wäre bei einem grossen Hochwasser gefährdet, die Gepäcksortierung, der SBB-Bahnhof und vieles, vieles mehr.

Darum ist es ein gelungenes Projekt, das Tram, Velo und Hochwasserschutz verbessert. Die Linienführung durch das Zentrum von Kloten mit der geraden Anbindung an den Flughafen ist richtig, das ist auch im Richtplan so eingetragen und kann durch dieses konkrete Projekt gar nicht übersteuert werden. Das Zentrum ist viel wichtiger als der Bahnhof Kloten, selbst wenn dort in absehbarer Zeit der Viertelstundentakt kommt, wenn die S-Bahn denn überhaupt wieder nach Kloten hineinfährt, denn der Bahnhof am Flughafen bietet wahnsinnig viel mehr Möglichkeiten an Zügen aller Kategorien und dank den vielen Bussen auch Verbindungen in alle Himmelsrichtungen. Nach einer kurzen Eingewöhnungszeit werden alle Menschen in Kloten ihre Gewohnheiten ändern und auch so die Glatttalbahn lieben. Etwas komisch finde ich, dass die Linie 12 nach Kloten fahren soll, das ist rein betrieblich durch den Viertelstundentakt in allen Bereichen dieser Linie gedacht. Ich bin sicher, dass mehr Menschen aus Kloten gemächlich mit dem Tram umsteigefrei nach Oerlikon oder bis zum Universitätsspital würden fahren wollen. Aber natürlich hat der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) recht, dass all diese

Ziele mit Umsteigen am Flughafen viel schneller erreichbar sind, und auch der Umstieg auf die Linie 10 ist ja jederzeit möglich.

Kloten wächst und entwickelt sich, und das ist gut so. Das führt zu mehr Menschen mit zusätzlichen Mobilitätsbedürfnissen. Diese brauchen ein Angebot, und die Vorlage ist mit dem Tram und dem Veloweg die richtige Antwort. Dass die Änderung der Bau- und Zonenordnung in Kloten abgelehnt wurde, ist schade, und ich hätte sicher anders gestimmt. Dennoch hat es im Osten Klotens einige Entwicklungsmöglichkeiten. Diese werden durch die bessere Erschliessung mit dem Tram ausgeschöpft werden.

Der Klotener Stadtrat hat mit der Bevölkerung partizipative Veranstaltungen betreffend die Stadtentwicklung durchgeführt. Ein grosses Thema war natürlich auch der Steinacker. Grundsätzlich wird der Stadtrat den Steinacker weiterhin transformieren und die entsprechenden Schritte in die Wege leiten. Das Gebiet hat es verdient, und das Tram wird dieses Ziel breit abstützen, denn auch in Kloten wird das Tram bald nach dem Betriebsstart geliebt werden – niemand wird es wieder hergeben wollen. Aber das haben wir bei allen Projekten gesehen, alle Tramprojekte wurden bis jetzt lokal abgelehnt – Schwamendingen, die erste Etappe der Glattalbahn sowie die Limmattalbahn –, aber hergeben nach dem Bau wollte sie niemand mehr. Und gestern gab es einen Unterschied: Das Tram Affoltern wurde zum ersten Mal auch lokal in der Stadt Zürich, im Kreis 11 und in Affoltern, angenommen (*in der städtischen Volksabstimmung vom 14. Juni 2026*). Das ist ein gutes und wichtiges Zeichen für den öffentlichen Verkehr.

Der Altbach im Zentrum von Kloten ist keine Augenweide und kein Naturparadies, das haben wir von der KEVU bei der Ortsbegehung gesehen. Durch dieses Tramprojekt wird die Situation für Menschen und Natur mittelfristig deutlich besser, und genauso ist der Naturschutz auch hier ein Generationenprojekt, und wir müssen in allen Belangen an unsere Nachkommen denken. Einen Wermutstropfen gibt es schon: Der Bach bekommt teilweise weniger Platz, da das Tram in den engen Verhältnissen sonst nicht reinpasst. Insgesamt erwarte ich aber eine deutliche Verbesserung für Mensch, Fauna und Flora. Auch für den Bedenseebach ist das Projekt eine riesige Chance, indem der heute lang eingedolte Bach einen neuen Lauf bekommt und viel Naturflächen links und rechts entstehen.

Dass der Veloweg über die Autobahnbrücke sehr teuer wird, macht auch mich stutzig, aber ich habe da eine ganz einfache Lösung: Wir schliessen einfach die Autobahn und können ebenerdig mit Tram und Velo vom Flughafen zum Zentrum nach Kloten fahren. Aber ich glaube nicht, dass das hier mehrheitsfähig wäre, und vielleicht hat auch Bern noch ein Wörtchen mitzureden, darum stellen wir hierzu keinen Antrag. Insgesamt freuen wir uns über

ein weiteres Projekt für den ÖV und damit den Service public. Die Kombination aus Tram, Velo und Hochwasserschutz ist gelungen, darum stimmt die SP entschieden Ja zu dieser Vorlage. Herzlichen Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Auch die FDP unterstützt das klare Bekenntnis zu einer zukunftsfähigen Infrastruktur im Glatttal. Das Projekt ist zentral für die Weiterentwicklung der Flughafenregion. Die Vorlage bestätigt den Mehrwert einer sinnvollen, breit abgestützten Gesamtverkehrslösung, die Mobilität, Sicherheit und Entwicklung verbindet. Die Region rund um den Flughafen ist ein bedeutender Wirtschafts- und Lebensraum für den Kanton Zürich, dessen Wachstum eine belastbare Infrastruktur erfordert. Der Kern der Vorlage ist eine leistungsfähige Tramverbindung vom Flughafen bis Kloten Industrie. Die Tramverlängerung von 3,3 Kilometern verbessert die Anbindung des Flughafens und der wichtigen Arbeitsplatzgebiete an die Wohngebiete.

Dadurch wird der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Glatttal erhöht. Mit der Frage, weshalb der Bahnhof Kloten nicht auch erschlossen wird, haben wir uns in der Kommission intensiv auseinandergesetzt. Die Bahn fährt nicht via Bahnhof Kloten. Das kann man verschmerzen, weil ab dem Bahnhof Kloten nur die S7 und vier Buslinien fahren, ab dem Flughafen hingegen drei S-Bahn-Linien und mehrere Schnellzüge, Trams und Busse. Das heisst, eine Anbindung an den Bahnhof Kloten bringt keinen Mehrwert für das Verkehrssystem.

Im Rahmen des Gesamtprojekts werden auch eine Velohauptverbindung nach Bassersdorf sowie Hochwasserschutzmassnahmen erstellt. Im Gebiet Kloten und Flughafen wird der neue unterirdische Entlastungstollen kritische und wichtige Infrastruktur schützen. Damit verbindet das Projekt drei Anliegen, welche der FDP wichtig sind: leistungsfähige Mobilität, sichere Infrastruktur und eine nachhaltige Entwicklung. Diskussionspunkt in der KEVU war wirklich die Velohauptroute.

Sie ist vom kantonalen Velonetzplan vorgesehen und ein wichtiger Ausbau für den Alltagsveloverkehr. Dennoch hinterfragt auch die FDP die hohen Kosten von zirka 100 Millionen Franken für die Velohauptroute und den geltenden Kostenteiler zwischen ÖV und Velo. Das Projekt hat ein hohes Preisetikett, aber man hat sich auf einen Kostenverteiler geeinigt. Die Vorteile überwiegen bei diesem Projekt klar. Trotzdem sind wir offen, den über die Jahre angewandten Kostenteiler kritisch zu hinterfragen, gerade mit Blick auf weitere anstehende und wichtige Gesamtprojekte. Ich möchte hier auf die Anfrage KR-Nr. 220/2026 hinweisen, die wir letzte Woche eingereicht haben, betreffend eine rechtzeitige stufengerechte Einflussnahme bei Infrastrukturprojekten des Kantons Zürich durch den Kantonsrat.

Dennoch, eine Verzögerung würde hier das Risiko mit sich bringen, dass die von unserem Kommissionspräsidenten Andreas Hasler erwähnten Bundesbeiträge und Subventionen verloren gehen. Deshalb hoffen wir, dass das Projekt nun schnell vorangetrieben und nicht weiter gebremst wird. Es ist im Richtplan vorgespurt, in der ZVV-Strategie verankert, der Projektierungsablauf ist vernünftig, es ist ein vernünftiges Gesamtprojekt von kantonaler Bedeutung. Das Gesamtpaket kommt der Mobilitätsentwicklung zugute, das Verkehrssystem in der Region Kloten Flughafen stösst an seine Grenzen aufgrund des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums. Die FDP unterstützt die Vorlage und wird den Rückweisungsantrag und den Ablehnungsantrag der SVP nicht unterstützen.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Wir kommen jetzt zum zweiten für das Glatttal und die Flughafenregion äusserst wichtigen Geschäft an diesem Morgen, der Erweiterung des öffentlichen Verkehrs, der Stärkung des Veloverkehrs sowie der Verbesserung der Gewässerqualität und des Schutzes vor Hochwasser. Ich weiss, lieber Paul von Euw, dass es euch oft schwerfällt, Ja zu sagen. Das Nein sitzt bei euch einiges lockerer. Die Grünliberalen sagen aber gerne Ja und Ja zu diesem durchdachten Gesamtprojekt Glatttalbahn, Velohauptverbindung, Hochwasserschutz und ökologische Aufwertung des Altbachs.

In Kloten und im Flughafenumfeld treffen starkes Arbeitsplatzwachstum, hoher Pendlerdruck und knappe Räume aufeinander. Genau darum braucht es hier eine Lösung, die den öffentlichen Verkehr stärkt, sichere und direkte Alltagsverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr und ein Erholungsgebiet am Bach schafft und gleichzeitig eines der grössten Hochwasserrisiken im Kanton entschärft. Die SVP tut so, als könne man hier mit einer Rückweisung oder Kürzung einfach nur rasch ein paar Millionen herausschneiden, insbesondere wegen des Velowegs. Tatsächlich bedeutet ihr Antrag aber vor allem eines: Verzögerung, Neuplanung, neue Verfahren und ein reales Risiko, dass Bundesbeiträge verfallen, ein Hochwasser den Flughafen heimsucht und der Altbach ökologisch nicht aufgewertet wird. Ein Herausbrechen einzelner Teile würde das Projekt verzögern und verteuern. Die GLP wird deshalb auf die Vorlage eintreten, die Anträge auf Rückweisung und Kürzung ablehnen und dem Staatsbeitrag zustimmen. Wer ein solches Gesamtprojekt kurz vor Schluss künstlich zerlegt, spart nicht, er macht es am Ende schlicht teurer.

Jonas Pfister (Grüne, Winterthur): Wir haben heute über ein Projekt zu befinden, das in all seinen Einzelteilen das Glatttal und die Flughafenregion in relevanten Bereichen voranbringt. Die Hochwassergefährdung durch den

Altbach ist für den Flughafen und die SBB ein Risiko, das es zu beheben gilt. Zugegeben, die Eintretenswahrscheinlichkeit einer Flutung dieser Anlagen ist nicht gross, dafür ist das Schadensausmass bei Eintreten von enormer Tragweite. Wer Hochwasserschutz betreiben will, muss dem Gewässer nebst unterirdischen Stollen und so weiter in seinem Lauf schlicht mehr Platz zugestehen.

In derselben Achse soll nebst dem Wasserbauprojekt auch die Verlängerung der Glattalbahn durch Kloten hindurch in Richtung Steinacker erfolgen, zusammen mit einer Velohauptverbindung. Wir haben in der KEVU das Projekt präsentiert erhalten, es betrachtet, begangen, bedacht, sogar bisweilen zerdacht und den Gegnern zugehört. Ich persönlich als Bauingenieur, aber auch als Grüner komme zweifelsfrei zu dem Schluss, dass es sich um ein hervorragendes Projekt handelt, sowohl in seiner Machart als auch im Nutzen für die Bevölkerung. Dass ein solch interdisziplinäres Grossprojekt was kostet, liegt in der Natur der Sache.

Die total veranschlagten Projektkosten von brutto 543 Millionen Franken sind hoch, ja. Dank Bundessubventionen für den Hochwasserschutz und Geldern aus dem Agglomerationsfonds reduziert sich der Beitrag für den Kanton auf 290 Millionen Franken, worüber wir heute zu befinden haben. Man kann es auch so sehen: Diese Subventionen stellen für den Kanton Zürich faktisch einen Rabatt von 46,6 Prozent dar. Wenn ich einen solchen Artikel im Laden sehe, greife ich zu. Ich meine also, dass wir hier und heute im Rat gut beraten wären, die Ausgabenbremse aufzuheben und das Projekt in Gänze zu bewilligen und zur Ausführung zu bringen.

Was passiert, wenn wir es nicht tun? Wir verlieren die Gelder aus dem Agglomerationsfonds, müssen Planungskosten nachschliessen für Umprojektierung et cetera. Wir gewinnen nichts, es kommt nur später und zu einem höheren Preis. In diesem Sinne möchte ich mich explizit an die SVP wenden. Ich verstehe Ihre Abneigung gegen Velowege, auch wenn ich sie nicht teile. Ich verstehe auch Ihre Abneigung gegen hohe Preisschilder von Velowegen, auch wenn ich diese ebenso nicht teile. Ich bitte Sie jedoch, Ihre Ablehnung zu überdenken und von einem allfälligen Referendum abzusehen. Helfen Sie mit, ein zukunftsweisendes Generationenprojekt in der Flughafenregion zu ermöglichen. Im Gegenzug bieten wir Grünen Hand, um gemeinsam mit Ihnen den Kostenteiler von Radwegen in künftigen Projekten zu überdenken. Es ist schlicht nicht zielführend, wenn Sie deswegen immer wieder Projekte mit Radwegen gefährden.

Zum Schluss möchte ich noch auf einen Wermutstropfen im Projekt zu sprechen kommen. Damit der Altbach aus seinem gemauerten Kanal befreit werden kann, ist die Rodung von zahlreichen Bäumen und Gehölzen entlang des Bachs unumgänglich. Dies schmerzt. Im gesamten Projekt sind jedoch mehr

Bäume zur Pflanzung vorgesehen, als gefällt werden. Dies klingt zwar gut. Es hat aber den Haken, dass die Bäume nur in geringerer Zahl innerstädtisch ersetzt werden können, wo sie im Sinne des Hitzeschutzes am dringendsten gebraucht würden. Da wir jedoch das Gesamtprojekt nicht an dieser Einzelkritik scheitern lassen wollen, stimmen wir den erforderlichen Ausgaben zu.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Bei diesem Geschäft geht es um sehr viel Geld, um einen Staatsbeitrag, um zwei Objektkredite, um die Belastung des Verkehrsfonds. Besten Dank unserem Präsidenten für die detaillierte Einführung zu diesem Geschäft. Uns wurde klar aufgezeigt, wie sich die Kosten für dieses Geschäft zusammensetzen, für diese wichtige und gute Rundum-Bearbeitung dieses Projektes. Es wurde auch erklärt, aus welchen Gründen die Kosten für die Velohauptverbindung über 100 Millionen Franken betragen. Der angewandte Kostenverteiler, der hauptsächlich für diese hohen Kosten für die Veloverbindung verantwortlich ist, wurde uns verständlich dargelegt. Eventuell muss für die Zukunft über diesen Kostenverteiler einmal gesprochen werden. Die Mitte-Fraktion wird den Rückweisungsantrag und den Änderungsantrag der SVP nicht unterstützen. Die Mitte wird dem gesamten Geschäft zustimmen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): 290 Millionen Franken will der Kanton für ein Projekt investieren, das eine Vielzahl von Anforderungen und Interessen unter einen Hut bringen muss. Zahlen und Fakten haben wir heute bereits ausführlich gehört, deshalb möchte ich noch ein paar Worte zum Thema «Interessen» verlieren.

Dazu gehört zunächst die Offenlegung einer Interessenbindung als Präsident der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr im Kanton Zürich, wobei diese Bezeichnung eigentlich etwas irreführend ist, denn nicht der öffentliche Verkehr hat ein Eigeninteresse an diesem Projekt, es sind vielmehr die vielen Menschen, die täglich mobil sein wollen, auf dem Weg zur Arbeit, ins Training, zu den Enkelkindern, in den Ausgang oder zum Flughafen, wo die Ferien hoffentlich schon warten. Mit unseren Zielen beim Modalsplit haben wir beschlossen, dass dieses wachsende Mobilitätsbedürfnis künftig noch stärker durch den öffentlichen Verkehr gedeckt werden soll. Dieses Projekt leistet dazu einen wichtigen Beitrag.

Ein weiteres Interesse der Allgemeinheit ist der Hochwasserschutz. Jedenfalls kenne ich niemanden, der sich darüber freut, mit höheren Steuern vermeidbare Schäden an Menschen, Infrastruktur und Umwelt zu finanzieren. Und wenn man weiss, dass solche Schäden im Flughafengebiet schnell in die Milliarden gehen können, wird die Bedeutung dieser Massnahmen umso klarer.

Wichtig sind selbstverständlich auch die Anliegen des Natur- und Umweltschutzes. Ja, für dieses Projekt müssen Bäume weichen, das lässt sich nicht schönreden. Gleichzeitig entstehen durch die Revitalisierung des Altbachs, die Freilegung des Bedenseebachs oder die Begrünung von rund 85 Prozent des Bahntrassees neue wertvolle Lebensräume. Dazu kommt eine deutlich leistungsfähigere Glatttalbahn, dies bringt mehr Menschen in den öffentlichen Verkehr und entlastet die Umwelt nachhaltig. Auch das kommt letztlich der Natur zugute.

Bleiben noch die Interessen der Freunde des motorisierten Individualverkehrs. Vordergründig stören sie sich an den angeblich hohen Kosten des Velowegs. Tatsächlich, und seien wir doch ehrlich, stören sie sich wohl eher daran, dass ein Teil dieses Geldes, gesetzlich vorgeschrieben, aus dem Strassenfonds kommt. Wer die Vorlage genau studiert hat, weiss zudem, dass die für die Veloinfrastruktur ausgewiesenen Kosten aufgrund eines zugegeben nicht ganz glücklichen Kostenteilers höher erscheinen, als sie effektiv sind. Aber ich kann als begeisterter Fussballer auch nicht, wenn ich am Verlieren bin, während des Spiels die Regeln ändern und zum Beispiel sagen: «Man darf erst hinter der Mittellinie aufs Tor schiessen» – das geht auch nicht. Wer die Vorlage genau studiert hat, weiss zudem, dass die für die Veloinfrastruktur ausgewiesenen Kosten tatsächlich so gar nicht stimmen, weil der Flächenbedarf angewendet wird und das nicht ganz übereinstimmt mit der tatsächlichen Nutzung. Interessenvertretungen sind legitim und gehören zu unserer Demokratie. Problematisch wird es aber, wenn wir mit Tunnelblick nur noch einen kleinen Ausschnitt sehen und das grosse Ganze aus den Augen verlieren. Noch problematischer ist es, wenn wir deshalb bereit sind, ein über Jahre sorgfältig geplantes und fachlich abgestütztes Projekt bachab zu schicken.

Mein Fazit: Dieses Projekt bietet unter dem Strich die beste Gesamtbilanz. Es verbessert die Ökobilanz, deckt das Mobilitätsbedürfnis effizient und umweltfreundlich ab und sorgt mit wirksamen Hochwasserschutzmassnahmen für mehr Sicherheit für Bevölkerung und Volkswirtschaft. So geht ganzheitliche und sachgerechte Politik. Die EVP wird diesen Objektkredit deshalb klar unterstützen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Die Alternative Linke wird den Vorschlag der KEVU beziehungsweise des Regierungsrats zur Glatttalbahn-Verlängerung mit Veloweg und Massnahmen zum Hochwasserschutz unterstützen. Die Linienführung der Glatttalbahn-Verlängerung zum Flughafen, kombiniert mit einem Veloweg, der im überregionalen Velonetz eingebunden ist, macht Sinn. Der geplante Verlauf ist auch aus Platzgründen notwendig, denn

bereits heute ist die Strassenverbindung von Kloten her in Richtung Bassersdorf an den Grenzen ihrer Kapazitäten angelangt; eine Linienführung der Glatttalbahn über diese Strasse würde diese überlasten. Eine Anbindung an den Bahnhof Kloten ist aufgrund der viel weniger frequentierten Anbindung des Bahnhofs Kloten mit der S7 eher ungünstig, da ist die Anbindung nach Winterthur und Zürich über den Bahnhof Flughafen Zürich nicht nur mehr frequentiert, sondern auch schneller.

Mit dem vorliegenden Projekt kann die Glatttalbahn mit der neuen Velohaupttroute auch Alternativen zur Entlastung der autostrassengebundenen Ampeln im Kloten bis zum Industriegebiet Steinacker schaffen und einen Beitrag zum Modalsplit leisten. Daher ist das Projekt für uns insgesamt stimmig, auch wenn ich hier durchaus darauf hinweisen muss, dass solche Projekte, dies im Gegensatz zu neuen Hauptstrassen, die halt niemand vor der eigenen Haustüre will, wohl auch zu einer in unseren Augen unerwünschten Aufwertung führen könnten. Leider ist dies hier nur schwer zu verhindern, ich finde es aber trotzdem wichtig, dass ich dies hier erwähne und wir uns dessen auch bewusst sind.

Die hier von der SVP angeführten Kosten für den Veloweg sind wohl eine Wiederholung aus der letzten Debatte zum gleichen Thema, da sind auch die Erklärung und die Antwort zu dieser wohl eher ideologisch getriebenen Ablehnung dieselben wie das letzte Mal. Das Bauen in solch dicht bebautem Gebiet, insbesondere da dort auch ein Gewässer und die Tramlinie durchführen, ist halt schlichtweg nicht billig. Wenn wir eine Velostrasse durch ein freies Feld führten, käme dies logischerweise billiger, bloss würden Sie sich dann wahrscheinlich daran stören, dass dadurch Landwirtschaftsland geopfert würde, und hätten den nächsten Punkt dagegen.

Hinzu kommt hier aber auch noch, dass diese neue Veloverbindung eng mit dem Projekt der Glatttalbahn-Verlängerung verknüpft ist. Also dies nun einfach zu kübeln, ist auch bezüglich der dadurch entstehenden Kosten für eine Neuplanung unverantwortlich. Zumal dies wohl die beste Variante ist und es sehr viele Synergieeffekte gibt, die wir mit diesem Projekt gezielt nutzen können. Die hier vorgenommene Auseinanderdividierung lässt sich daher auch nicht einfach so eins zu eins vornehmen. Müsste man hier neu planen, entstünden dadurch nicht kalkulierbare Mehrkosten in der Projektierung, und mich würde es nicht wundern, wenn das ganze Projekt dann am Ende noch teurer wäre und wir alle dumm aus der Wäsche gucken würden. Ganz zu schweigen von der Verzögerung, die durch diesen Antrag für den Hochwasserschutz, für die Trambahnverlängerung und für einen vernünftigen Veloweg entstünde. Wir werden daher auf die Vorlage eintreten und dieser sowie dem Staatsbeitrag zustimmen. Es gibt keinen vernünftigen Grund, hier dagegen zu sein.

Christoph Fischbach (SP, Kloten): Als einziger verbliebener Kantonsrat aus Kloten erlaube ich mir, zu diesem bedeutenden Geschäft für Kloten das Wort zu ergreifen. In meiner gesamten lokalpolitischen Karriere, die 2002 begann und in zwei Wochen, vielleicht auch nur vorübergehend, zu Ende geht, war die Glatttalbahnverlängerung nach Kloten immer ein prägendes Thema. Bevor die zweite Etappe der Glatttalbahn, welche die Strecke zwischen dem Glattpark und Flughafen Fracht umfasste, im Jahr 2006 in Angriff genommen werden konnte, gab es eine lange und intensive Diskussion darüber, bis wohin diese Verlängerung führen sollte. Zu diesem Zeitpunkt sah Kloten und insbesondere auch die damalige Stadtregierung den Nutzen einer Verlängerung durch das Zentrum von Kloten bis ins Industriequartier nicht.

Zum Glück hat sich diese ablehnende Haltung geändert. Mittlerweile stehen sowohl Gemeinderat, Stadtrat als auch sämtliche etablierte Lokalparteien, inklusive SVP, vorbehaltlos hinter dem Ausbauschnitt. Dass es sich beim vorliegenden Projekt nicht um ein reines Tramprojekt handelt, haben sowohl der Kommissionspräsident als auch andere Vorredner erläutert. Die Kombination der Tramverlängerung mit dem Bau der Velohauptverbindung und dem längst überfälligen Ausbau des Hochwasserschutzes nützt Synergien aus und macht absolut Sinn. Dass die geplante Linienführung durch das Zentrum sinnvoll ist, wurde bereits erläutert.

Ich möchte jedoch nicht verhehlen, dass es in Kloten Kreise gibt, die sich aus verschiedenen Gründen gegen die Glatttalbahn-Verlängerung wehren. Unter anderem wird die Linienführung kritisiert und auch der Umstand, dass der Altbach umgestaltet wird und Bäume gefällt werden müssen. Aus diesen Gründen wurde auch die kommunale Teilrevision der Nutzungsplanung und der BZO Ende 2024 bekämpft. Die Gegner argumentierten damals auch damit, dass nach einem Nein zu diesen Vorlagen nochmals über die Linienführung gesprochen werden könnte. Dass dies kommunal nicht möglich ist, ging jedoch in einem hitzigen Abstimmungskampf unter. Jeder, der den jetzigen Altbach kennt, weiss auch, dass mit der Renaturierung das gesamte Zentrum aufgewertet wird und eine viel bessere Situation entsteht als jetzt.

Nun möchte ich noch kurz auf die ablehnende Haltung der SVP zu sprechen kommen. Dass die SVP aus Kostengründen mittlerweile gegen jeden Veloweg und jede Velohauptverbindung ist, haben wir in diesem Rat zur Genüge gehört. Was macht aber denn die Velohauptverbindung so teuer? Ein Grund ist der Autoverkehr. Ein grosser Kostentreiber ist, auch das haben wir schon gehört, das neu zu erstellende Viadukt über die Autobahn. Da immer noch ein Spurausbau bei der Autobahn geplant ist, muss das Viadukt in der geplanten Grösse erstellt werden, und dies erhöht selbstverständlich die Kosten. Ein Teil davon muss halt nun der Velohauptverbindung belastet werden.

Und dass sichere Velorouten nicht nur den Velofahrenden nützen, sondern auch den Autofahrenden, weil so der Autoverkehr reduziert werden kann, sollte auch die SVP mittlerweile anerkennen. Dass ausgebaute Velorouten auf dem Gemeindegebiet von Kloten sinnvoll sind, sollte zum Beispiel der SVP-Stadtpräsident von Opfikon (*gemeint ist Roman Schmid*) aus eigener Erfahrung wissen, da er ja häufig zwischen seinem Wohnort in Opfikon und seinem Arbeitsort in Kloten mit dem Fahrrad unterwegs ist.

Dass die SVP mittels Rückweisungsantrag und Änderungsantrag das Projekt ausbremsen will, ist nur absurd und deplatziert. Mit ihren Anträgen würde nicht nur die Velohauptverbindung verhindert, sondern auch die Verlängerung der Glattalbahn und der Hochwasserschutz kämen nicht zustande. Das eine ist ohne das andere nicht zu haben. Mit ihrem Nein fällt die SVP auch dem Flughafen in den Rücken, denn neben den politischen Akteuren aus Kloten steht auch der Flughafen voll und ganz hinter dem Projekt und sieht die Vorteile der drei Teilprojekte. Und dass die Flughafen-Lobbyisten aus der SVP-Fraktion, inklusive Menschen mit Anstellung am Flughafen, dies tun, ist inkonsequent, denn sonst wird von diesen Kreisen ja immer alles vorbehaltlos unterstützt, was vom Flughafen kommt oder gefordert wird.

Ich komme zum Schluss und bitte Sie sowohl im Namen des Klotener Stadt- und Gemeinderats als auch sämtlicher Ortsparteien, der Vorlage zuzustimmen. Besten Dank.

Roman Schmid (SVP, Opfikon): Ich wurde angesprochen von meinem Kollegen aus Kloten, und ja, ich deklariere, ich mache im Jahr 4800 Kilometer mit meinem Velo, hauptsächlich die Route Opfikon–Kloten, in Opfikon wohne ich, in Kloten arbeite ich. Und ab und zu gelingt es mir auch, von Kloten in Richtung Flughafen zu fahren, diese Veloverbindung wurde ja jetzt angesprochen. Ich habe schnell nachgeschaut: Wir haben eine Nebenverbindung auf der Dorfstrasse, wir haben eine Hauptverbindung entlang des Altbaches, diese liegen parallel 190 Meter auseinander. Und das ist es, was jetzt halt die SVP in der Fraktion diskutiert hat, und uns betreffen diese Kosten, diese 100 Millionen Franken. Sie sagen jetzt: «Das Auto ist schuld, man muss ein Viadukt über die Autobahn bauen.» Ja, 1870 war einmal ein Fahrrad auf dem Kiesweg unterwegs, das ist richtig, und dann wurde die Flughafenautobahn gebaut. Es wurde aber nicht nur die Flughafenautobahn gebaut, sondern auch noch andere Infrastrukturprojekte.

Das Einzige, was ich befürworte, ist, dass man eine Veloinfrastruktur baut, die abgeschieden ist, also die für sich alleine funktioniert. Wenn ich dann eine neue Veloroute entlang des Altbachs zum Flughafen baue, da sehe ich mich dann mit meinem E-Bike relativ schnell vorwärtskommen. Das finde

ich gut, ich will dann keine Rotlichter, ich will dann keine Fussgängerquerungen. Aber dann ist die Frage halt immer noch: Kostet das dann 100 Millionen Franken für diese knapp 3 Kilometer? Das ist wirklich das Hauptargument, das die Fraktion der SVP hier anbringt. Wir sind nicht gegen die Verlängerung der Glatttalbahn vom Flughafen in Richtung Steinacker, aber wir finden halt wirklich diese Veloinfrastruktur an diesem Ort zu teuer, wenn man im Moment ganz normal den Schilderungen, dem Altbach folgen kann oder dann halt auf der Dorfstrasse. Und da gebe ich dir recht, lieber Christoph, auf der Dorfstrasse fahre ich zwar, aber andere aber fahren nicht auf der Dorfstrasse, und mit meinen Kindern würde ich auf dieser jetzt auch nicht fahren, da muss ich dir recht geben. Aber ob es hierfür einen neuen Veloweg für 100 Millionen Franken braucht, ja, da habe ich auch meine Fragezeichen.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Dieses Projekt wird die Mobilität und die Lebensqualität in der Flughafenregion langfristig sichern. Das Glatttal und insbesondere die Flughafenregion wachsen seit Jahren stark, wie es auch der kantonale Richtplan vorsieht. Arbeitsplätze entstehen, die Bevölkerung nimmt zu und damit auch der Verkehr. Wenn wir dieses Wachstum nachhaltig bewältigen wollen, brauchen wir attraktive Alternativen zum Auto. Genau dazu leistet dieses Projekt einen wichtigen Beitrag. Mit der Verlängerung der Glatttalbahn und der neuen Velohauptverbindung entsteht eine direkte und leistungsfähige Achse zwischen Flughafen, Kloten und künftig, wie uns der ZVV versichert hat, auch Bassersdorf. Für viele Arbeitnehmende wird es dadurch einfacher, ohne Auto zur Arbeit zu gelangen. Das gilt nicht nur für die Bevölkerung von Kloten, sondern eben auch für die Menschen in den östlich gelegenen Gemeinden.

Besonders überzeugt hat mich dabei die Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel Tram, Velo, Fussverkehr. Sie werden nicht gegeneinander ausgespielt, sondern sinnvoll miteinander verknüpft. So entsteht ein modernes Verkehrssystem, das wenig Fläche beansprucht und klimafreundliche Mobilität fördert. Beeindruckt hat mich bei der Besichtigung auch, wie es gelungen ist, auf enorm engem Raum sowohl die Glatttalbahn als auch die hochwertige Veloverbindung unterzubringen. Das ist eine planerisch bemerkenswerte Leistung. An dieser Stelle möchte ich deshalb den Verantwortlichen und den Planenden ausdrücklich danken. Hinter diesem Projekt stehen viele Jahre sorgfältiger Arbeit, unzählige Abklärungen und eine grosse Bereitschaft, unterschiedliche Interessen zusammenzuführen.

Natürlich gibt es auch schmerzliche Punkte. Gefällte Bäume tun weh, jeder Baum, der verschwindet, ist ein Verlust. Ein neu gepflanzter Baum kann die Klimaleistung, die Beschattung und den ökologischen Wert eines alten

Baums nicht einfach ersetzen; bis ein Baum dieselbe Wirkung entfaltet, vergeht oft eine ganze Generation. Diese Bedenken haben auch uns beschäftigt. Nach der Besichtigung und anhand der erhaltenen Unterlagen komme ich aber zum Schluss, dass das Gesamtprojekt ökologisch einen positiven Beitrag leisten wird. Mit der Aufwertung und Renaturierung des Altbachs entsteht langfristig ein wertvoller und besser zugänglicher Natur- und Erholungsraum. Die Bevölkerung erhält attraktive Zugänge zum Altbach, und die ökologische Qualität des Bachraums wird insgesamt verbessert. Aus einer kanalisierten Betonrinne wird wieder ein attraktiver Bachraum.

Ein weiterer wichtiger Punkt betrifft die Entwicklung des Steinackergebiets. Nach der Volksabstimmung in Kloten wurde zu Recht hinterfragt, ob die Glattalbahn auch ohne die geplante Wohnentwicklung genügend Nachfrage generiert. Der ZVV hat diese Frage vertieft geprüft und uns klar aufgezeigt, dass die Verlängerung auch ohne die Entwicklung des Steinackers sinnvoll ist. Die Nachfrage entsteht bereits heute durch das Zentrum von Kloten, die bestehenden Arbeitsplätze und die Anbindung an den Flughafen. Die Glattalbahn stärkt den öffentlichen Verkehr, unabhängig von der Entwicklung des Steinackerquartiers.

Für uns Grüne ist klar: Mit dieser Etappe darf die Entwicklung nicht enden, die Verlängerung Richtung Bassersdorf bleibt ein wichtiges Ziel. Wenn die Voraussetzungen geschaffen sind und das Angebot weiter verdichtet werden kann, soll auch dieser Anschluss Realität werden.

Zur SVP möchte ich sagen: Wenn wir dieses Projekt nicht realisieren, wird es deutlich teurer, und uns würden Bundesmittel entgehen, insbesondere die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm. Wir erhalten Hochwasserschutz für Kloten und den Flughafen, eine neue Tramverbindung und eine Velohauptverbindung, und das für Nettokosten von rund 290 Millionen Franken. Wer bei einem solchen Gesamtpaket nicht zugreift, handelt aus unserer Sicht ideologisch statt lösungsorientiert. Wie Jonas Pfister bereits erklärt hat, sind wir gerne bereit, gemeinsam einen Vorstoss auszuarbeiten, der die Kosten für künftige Strassenprojekte transparenter aufschlüsselt, als es der Regierungsrat heute macht. Dieses Projekt aber heute zurückzuweisen, ist fadenscheinig. Auch wir würden uns freuen, wenn beim Bau von Velowegen mehr Kostenwahrheit herrschen würde und diese nicht regelmässig Kosten anderer Verkehrsträger ... (*Die Ratspräsidentin unterbricht den Votanten.*)

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Herr Galeuchet, bitte kommen Sie zum Schluss.

David John Galeuchet fährt fort: ... mittragen müssten. Dadurch werden sie nur künstlich verteuert.

Paul von Euw (SVP, Bauma) spricht zum zweiten Mal: Lieber Vertreter der Grünen, Sie haben das Wort an sich explizit erwähnt, «zugreifen». Wenn es um Steuergelder geht, ist es Ihnen eigentlich wurst, woher es kommt, wichtig ist, dass man zugreift. Aber auch in Bern wachsen die Gelder für das Agglomerationsprogramm nicht auf den Bäumen.

Herr Rensch, ich muss etwas richtigstellen: Sie haben mir vorgeworfen, wir könnten nur Nein sagen. Wir haben heute mit keinem Wort Nein gesagt, wir stellen anschliessend einen Rückweisungs- und einen Kürzungsantrag, bitte folgen Sie den Diskussionen und nutzen Sie nicht Ihre abgespeicherten Argumentarien.

Herr Fischbach, Sie sagen, das Auto sei schuld, dass die Kosten so hoch sind. Ich weiss nicht, wo Sie leben – Sie leben in Kloten –, und ich denke, Sie haben auch Fenster in Ihrer Wohnung und sehen, was abgeht. Wenn wir keine Autos hätten – Autos haben uns Wohlstand gebracht, Autos haben uns Entwicklung gebracht in den letzten 100 Jahren. Und ohne Autofahrerinnen und Autofahrer und deren Ergebnisse, die sie in den letzten 100 Jahren erzielt haben, würden wir heute gar keinen Meter Veloweg bauen. Das möchte ich noch richtigstellen und freue mich jetzt auf die Debatte. Danke.

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

Und bevor wir jetzt über den Rückweisungsantrag von Paul von Euw debattieren, begrüsse ich auf der Tribüne die Schülerinnen und Schüler des Zentrums für Ausbildung im Gesundheitswesen. Herzlich willkommen hier bei uns im Rat, schön, seid ihr da.

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

Die Vorlage wird an den Regierungsrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, den Objektkredit für den Bau der Velohauptverbindung (Dispositiv Ziff. II) anzupassen. Für den Kostenteiler des Viaduktes soll nicht der absolute Flächenbedarf, sondern die notwendige Tragkraft für die Bahnlinie beziehungsweise die Veloverbindung berücksichtigt werden. Die absoluten Kosten für die Velohauptverbindung sind zudem wesentlich zu reduzieren.

Paul von Euw (SVP, Bauma): Kommen wir in die Details. Die aufmerksame ZuhörerIn registrierte: Die Radwegkosten betragen mit 100,6 Millionen Franken einen Drittel der Bahnkosten. Bereits dieses Kostenverhältnis lässt

aufhören oder sollte aufhören lassen. Beim genauen Hinschauen finden sich dann auch die systemischen Fehler. Ich gehe auf die systemischen oder auf den systemischen Fehler ein: Wir erleben hier eine Veruntreuung von Geldern aus dem Strassenfonds. Ich begründe die Veruntreuung: Der Strassenfonds wird durch den motorisierten Individualverkehr, also die Automobilisten, geöffnet und steht für den Strassenbau, Radwegbau, Wanderwegbau zur Verfügung. Details finden Sie im Zürcher Strassengesetz. Da steht nichts von schienenengebundenen Anlagen.

Gut, nun soll gemäss der vorliegenden Vorlage ein Viadukt über die Autobahn beim Flughafen gebaut werden. Dieses 400 Meter lange Viadukt kostet 68 Millionen Franken und soll zu 45 Prozent, also 32 Millionen Franken, dem Radwegprojekt belastet werden. Gemäss den gehörten Ausführungen und auch gemäss Antworten aus der Volkswirtschaftsdirektion sei dies ein etablierter Kostenteiler für entsprechende Bauten und werde bereits seit langer Zeit angewendet. Hier hört der Spass auf. Die Brücke, die für das Gewicht von Cobra-Trams gebaut werden muss – ein Tram, das notabene 60 Tonnen wiegt – und parallel einige Velofahrer und ein Reinigungsfahrzeug tragen muss, diese Brücke soll zu fast 50 Prozent durch die Autofahrerinnen und Autofahrer finanziert werden. Das ist falsch. Hier werden Gelder aus dem bereits völlig überschuldeten Strassenfonds zugunsten des ÖV eingesetzt, für den diese Gelder einfach nicht vorgesehen sind. Dem sagt man Veruntreuung.

In einem solchen Fall ist es unsere Aufgabe, sogar unsere Pflicht, das entsprechende Projekt zurückzuweisen. Es entspricht einfach nicht den gesetzlichen Grundlagen, und da können wir uns nicht einfach so mir nichts, dir nichts darüber hinwegsetzen. Mit diesem Auftrag der Zurückweisung sollen die entsprechenden Fehler korrigiert werden. Ich bitte Sie, unterstützen Sie diesen Rückweisungsantrag und helfen Sie damit, den Strassenfonds vor diesen räuberischen Akten zu schützen.

Noch ein Wort zur Dringlichkeit des Geschäfts: Vor drei Vierteljahren hatten wir in der Kommission das erste Mal das Vergnügen, diese Inhalte anzuschauen. Sie haben sich schöne Präsentationen angeschaut – ich war auch dabei –, Sie waren in Kloten, wir haben das vor Ort angeschaut. Wenn das so dringlich wäre, hätten Sie zu Beginn Ja gesagt, einige tausend Franken Sitzungsgelder gespart, und man könnte jetzt schon bauen. Also bitte sagen Sie nicht, wir verzögerten etwas. Wenn für Sie das Ja sowieso klar ist, dieser Rat eigentlich keine Funktion hat – man kann sich über Recht hinwegsetzen –, dann ist das schon nicht ganz ehrlich.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Paul von Euw gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 130 : 44 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

*Detailberatung**Titel und Ingress*

I.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

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

Abstimmung über die Ausgabenbremse

Für Ziffer I der Vorlage 6031a stimmen 129 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II.

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

II. Für den Bau der Velohauptverbindung wird ein Objektkredit von Fr. 77'600'000 (einschliesslich MWSt) (Reduktion um Fr. 23'000'000) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Es geht eigentlich wieder um das gleiche Thema, ich erläutere es aber im Detail. Die Minderheit der KEVU möchte die Kosten für die Velohauptverbindung von 100,6 Millionen Franken auf 77,6 Millionen Franken reduzieren.

Wie kommt diese Reduktion von 23 Millionen Franken zustande? Die Reduktion bezieht sich auf die ebenerdige Strecke, also nicht das Viadukt, deren Kosten von 68 Millionen Franken auf 45 Millionen Franken reduziert werden sollen. Zusammen mit dem Kostenanteil am Viadukt für die Velohauptverbindung von 32,6 Millionen Franken ergeben sich so Gesamtkosten für diese Veloverbindung von 77,6 Millionen Franken.

Die Kommissionsmehrheit lehnt die Reduktion des Objektkredits für das Teilprojekt Velohauptverbindung ab. Die Kosten für die Velohauptverbindung kommen auf der gesamten Strecke durch einen rechnerischen Kostenteiler zustande, nicht nur beim Viadukt. Entsprechend würde eine solche Reduktion nicht nur das Teilprojekt, sondern das Gesamtprojekt verzögern und gefährden. Und was vorhin schon der Fall war, gilt auch hier: Auch würden, wie schon beim Rückweisungsantrag, die bereits zugesicherten Agglomerationsbeiträge des Bundes verfallen und der dringend notwendige Hochwasserschutz, insbesondere für den Flughafen, verzögert.

Paul von Euw (SVP, Bauma): Leider ist es allem Anschein nach nicht möglich, fehlerhafte Projekte der Regierung zurückzustellen. Nun gut, machen wir nun das Beste aus der Situation.

Störend an dieser Vorlage ist neben den bereits angesprochenen Punkten, mit welcher finanziellen Abgehobenheit diese Velohauptverbindung geplant wird. Die finanzielle Sensibilität geht mit dem heutigen Beschluss vollends verloren. 3,3 Kilometer Radweg sollen 100,6 Millionen Franken kosten. Oder: So viel Radweg (*zeigt mit den Händen etwa einen Meter*) soll 3000 Franken kosten. Die Arroganz, die hier gegenüber den Automobilisten – diese bezahlen ja die ganzen 100 Millionen Franken – an den Tag gelegt wird, ist erschütternd. Das Geld stammt aus einem bereits mit Hunderten von Millionen Franken verschuldeten Strassenfonds, und nun sollen mir nichts, dir nichts 100 Millionen in diesen Veloweg gepumpt werden. Entschuldigen Sie, aber das verstehen wir nicht, und was wir nicht verstehen, unterstützen wir auch nicht. Wir sind nicht für die Streichung der Velohauptverbindung, wir sind für eine Kostenreduktion.

Nun zum Kürzungsantrag im Detail. Wir verlangen eine Kürzung – der Präsident hat es gesagt – der 100,6 Millionen um 23 Millionen Franken, eigentlich ganz einfach. Und ich sage Ihnen jetzt, weshalb Sie den Antrag unterstützen können, ohne dass Sie gleich in Tränen ausbrechen müssen: Im Kanton Zürich kostet ein durchschnittlicher Meter Veloweg 5000 Franken oder ein Kilometer 5 Millionen Franken. Entschuldigen Sie, ich habe mich vorhin versprochen, diese Distanz (*zeigt wiederum etwa einen Meter*) kostet im vorliegenden Projekt 30'000 Franken, so ist es. Ein durchschnittlicher Kilometer Veloweg kostet 5 Millionen Franken, eine stattliche Stange Geld. Wenn wir nun aber die Kosten des vorliegenden Projektes betrachten, erscheinen diese 5 Millionen Franken als nahezu lächerlich. Der Kilometer Veloweg in dem vorliegenden Projekt kostet 32 Millionen Franken. Wenn wir hier diese 23 Millionen Franken abziehen, sind wir schlussendlich bei Kosten von 17 Millionen Franken, was immer noch Faktor 3 gegenüber einem normalen durchschnittlichen Veloweg oder einer Velohauptverbindung im Kanton Zürich

entspricht. Ich bitte Sie, diesem Kürzungsantrag mit etwas Preissensitivität, mit etwas Budgetaugen fürs nächste Jahr zuzustimmen. Ich bin überzeugt: Wenn man will, kann man diese 23 Millionen Franken einsparen, und sämtliche Personen aus dem Raum Steinacker in Kloten werden zukünftig den Flughafen Kloten mit ihrem Fahrrad erreichen. Vielen Dank.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Zunächst zur Rechtslage. Wir haben ein kantonales Strassengesetz, und dieses definiert, was ein Strassenraum ist. Und der Strassenraum wird bewirtschaftet durch den motorisierten Individualverkehr, das ist klar, aber auch durch den Veloverkehr und den Fussverkehr, das können Sie und kannst du, geschätzter Kantonsrat Paul, nachlesen. Bezahlen tun aber die Verkehrsträger des Autos, das ist so. Das ist im Kanton Zürich so, dass die Motorfahrzeugsteuer von den Motorfahrzeugfahrenden, also den Automobilistinnen und Automobilisten, finanziert wird, insofern ist alles korrekt.

Lieber Paul, hast du mir jetzt vorgeworfen, ich würde Gelder veruntreuen? Denn die Veruntreuung ist ein Straftatbestand, und das kann nicht ein Amt, das kann nur eine Person sein. Und ich wäre sehr froh zu wissen, ob du das machst, beziehungsweise es ist dein Entscheid, ob du eine Strafanzeige gegen mich einreichen willst. Was mir aber wichtig ist zu betonen: Wir haben diesen Kostenteiler, und über diesen kann man natürlich diskutieren. Es wurde sehr intensiv diskutiert zwischen Strasse und Schiene, auch unter den Direktionen, das ist nicht ganz so einfach in diesem Konstrukt. Was du, Herr Kantonsrat Paul, ja nicht erwähnt hast, ist, dass die LSVA (*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) im Kanton Zürich in den Strassenfonds fliesst. Und es gibt viele Kantone, in denen diese in den öffentlichen Fonds fliesst, und es gibt Kantone, die teilen es halbe-halbe. Also immerhin profitiert der Strassenfonds von der LSVA. Deshalb möchte ich bitten: Man kann diesen Kostenverteiler selbstverständlich anschauen, aber wir haben den nicht leichtfertig getroffen. Ich glaube, wir haben eine gute Lösung gefunden zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, übrigens auch mit dem Bund betreffend die Beiträge für die Hochwasserschutzmassnahmen; das ist ja ein sehr kombiniertes, gutes Gesamtprojekt. In diesem Sinne stehe ich voll und ganz hinter der Glattalbahn-Verlängerung, hinter allen Massnahmen, Hochwasserschutz, Veloroute, aber auch allen Investitionen in den Strassenraum, und bitte Sie in diesem Sinne ganz klar, den Antrag abzulehnen. Vielen Dank.

Abstimmung über Ziffer II

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Paul von Euw gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 129 : 44 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Nun werden wir wiederum feststellen müssen, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Wie immer braucht es dazu 91 Stimmen.

Abstimmung über die Ausgabenbremse

Für Ziffer II der Vorlage 6031a stimmen 129 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

III.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Auch hier braucht es eine Quorumsabstimmung zur Ausgabenbremse. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern, deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung über die Ausgabenbremse

Für Ziffer III der Vorlage 6031a stimmen 128 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

IV.–VIII.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Verschiedenes

Fraktions- und persönliche Erklärungen

Fraktionserklärung von AL, SP und Grünen betreffend «Ein Lohn zum Leben, ein Leben in Würde»

Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der AL, SP und Grünen:

Das Bundesgericht hat Ende Mai klipp und klar entschieden: Die Mindestlohnregelungen für die Städte Zürich und Winterthur sind gültig. Die Begründung des Bundesgerichts in Kurzform: Die Gemeindeautonomie gilt auch für die beiden Städte, die kommunalen Mindestlohnregelungen sind mit kantonalem Recht wie auch mit den kantonalen Regelungen zur Sozialhilfe vereinbar. Mindestlohnregelungen sind ein wirksames Mittel im Kampf gegen Erwerbsarmut und entsprechen auch dem in der Bundesverfassung enthaltenen Sozialziel, wonach Erwerbstätige ihren Lebensunterhalt durch Arbeit bestreiten können sollten. Fazit: Gemeinden sind legitimiert, Mindestlohnregelungen einzuführen, um die Situation von sogenannten Working Poor zu verbessern, also von voll erwerbstätigen Menschen in Tieflohnbranchen, von denen viele bisher auf zusätzliche staatliche Sozialhilfe angewiesen waren. Die Städte Zürich und Winterthur können nun die Mindestlohnregelungen in Kraft setzen.

Gemäss Schätzungen können in den Städten Zürich und Winterthur rund 20'000 bis 30'000 erwerbstätige Menschen nicht von ihrem Lohn leben und sind auf zusätzliche Unterstützung durch die Sozialhilfe angewiesen. Diese Menschen arbeiten hauptsächlich in der Gastronomie, in der Reinigung, in Coiffeursalons sowie in Tankstellenshops, viele haben einen Migrationshintergrund. Mit dem Entscheid hat das Bundesgericht ein wegweisendes Urteil für die Schweiz gefällt.

In der Schweiz gibt es keinen landesweit gültigen gesetzlichen Mindestlohn. Jedoch können Kantone und Gemeinden Mindestlöhne einführen. In den Kantonen Basel-Stadt, Genf, Jura, Neuenburg und Tessin sowie in der Stadt Luzern gibt es einen gesetzlich festgelegten Mindestlohn. Im Kanton Waadt wurde gestern ein Verfassungsartikel für einen Mindestlohn angenommen. Im Kanton Wallis und in drei Städten, Bern, Biel und Schaffhausen, laufen aktuell Volksinitiativen zur Einführung eines Mindestlohns.

Seit Jahren kämpfen die bürgerlichen Parteien gegen Working Poor, und sie gehen bei jeder Gelegenheit gegen demokratisch beschlossene Mindestlöhne vor. Im Sommer 2023 sagten rund 70 Prozent der Zürcherinnen und Zürcher und 65 Prozent der Winterthurerinnen und Winterthurer Ja zur Einführung

eines gesetzlichen Mindestlohns. Kurz darauf blockierten der Gewerbeverband der Stadt Zürich und die Handelskammer in Winterthur die Umsetzung der Volksentscheide mit juristischen Mitteln. Im vergangenen Jahr sagte der Direktor des Schweizerischen Arbeitgeberverbandes (*Roland A. Müller*) in einer Anhörung der Wirtschaftskommission, dass ein rein existenzsichernder Lohn nicht die Aufgabe der Arbeitgeber sei; man könne von der Wirtschaft nicht verlangen, dass sie Existenzsicherung betreibe, da müsse schlussendlich die Sozialhilfe einspringen.

Aktuell findet am 19. Juni 2026 im Nationalrat die Schlussabstimmung über eine Vorlage statt, die kantonale und lokale Mindestlohnregelungen aushebeln kann. So sollen die Löhne in allgemeinverbindlichen Gesamtarbeitsverträgen (GAV) in jedem Fall Vorrang haben vor den kantonalen und kommunalen Mindestlöhnen, auch wenn die GAV-Löhne niedriger sind als die geltenden gesetzlichen Mindestlöhne. Sollte die Vorlage eine Mehrheit finden, ist das Referendum dagegen so gut wie sicher.

In der Vernehmlassung hat sich der Zürcher Regierungsrat klar gegen diese Vorlage ausgesprochen. Wir erwarten darum, dass sich der Regierungsrat in Bundesbern gegen die Übersteuerung von Mindestlöhnen einsetzen wird. Löhne müssen zum Leben reichen. Wie das Bundesgericht mit seinem eben veröffentlichten Urteil bestätigt, ist dieses Ziel in der Kantonsverfassung des Kantons Zürich wie auch in der Bundesverfassung festgeschrieben. Daran sollten sich ein demokratischer Rechtsstaat und eine Gesellschaft halten.

Geburtstagsgratulation

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Wir haben auch heute ein Geburtstagskind unter uns, Isabel Garcia. Ich gratuliere ganz herzlich zu ihrem Geburtstag. (*Applaus*)

Rücktrittserklärungen

Rücktritt aus der Justizkommission von Benno Scherrer, Uster

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Dann gebe ich noch den Rücktritt von Benno Scherrer aus der Justizkommission bekannt.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

– Arbeitstätigkeit nach Erreichen des Pensionsalters fördern

Motion *Donato Flavio Scognamiglio* (EVP, Freienstein-Teufen), *Tobias Weidmann* (SVP, Hettlingen), *Michael Biber* (FDP, Bachenbülach)

- **Digitale Steuererklärung – Es geht noch besser 2.0**
 Postulat *Rafael Mörgeli (SP, Stäfa), Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich), Gianna Berger (AL, Hinwil), Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon), Tina Deplazes (Die Mitte, Hinwil), Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen)*
- **Lärmemissionen aus lautem Feuerwerk einschränken**
 Postulat *Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich), Jonas Pfister (Grüne, Winterthur), Markus Bärtschiger (SP, Schlieren), Gianna Berger (AL, Zürich)*
- **Steuerschulden verhindern, bevor sie entstehen: Freiwilliger Direktabzug vom Lohn**
 Parlamentarische Initiative *Mandy Abou Shoak (SP, Zürich), Gianna Berger (AL, Zürich), Andrea Grossen-Aerni (EVP, Wetzikon)*
- **Stand der Umsetzung der Empfehlungen der ABG-Untersuchung zu besonderen Vorkommnissen am USZ**
 Anfrage *Wilma Willi (Grüne, Stadel), Michael Bänninger (EVP, Winterthur), Jeannette Wibmer (Die Mitte, Laufen-Uhwiesen), Nicole Wyss (AL, Zürich)*
- **Dezentralisierung kantonale Verwaltungsarbeitsplätze und Standortstrategie**
 Anfrage *Thomas Anwander (Die Mitte, Winterthur), Doris Meier (FDP, Bassersdorf)*
- **Hochschulzugang für Geflüchtete**
 Anfrage *Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich), Leandra Columberg (SP, Dübendorf), Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon), Nicole Wyss (AL, Zürich), Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen)*
- **Gebührenpflicht von Behindertenparkplätzen auf öffentlichem Grund und unzureichende Umsetzbarkeit der Parkerleichterungen**
 Anfrage *Renato Pfeffer (EVP, Samstagern), Michael Bänninger (EVP, Winterthur), Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen)*
- **Laufende Studie zu Bezirksräten**
 Anfrage *Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Mario Senn (FDP, Adliswil), Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf)*

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Zürich, den 15. Juni 2026

Die Protokollführerin:
Barbara Bächli