



## 204. Sitzung, Montag, 5. Dezember 2022, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Esther Guyer (Grüne, Zürich)*

### Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen ..... 2**
  - Grittibänz-Aktion von Pro Infirmis
  - Antworten auf Anfragen
  - Zuweisung von neuen Vorlagen
- 2. Wahl Mitglied Kommission für Staat und Gemeinden..... 4**
  - für Hans-Peter Brunner
  - Antrag der Interfraktionellen Konferenz
  - KR-Nr. 441/2022
- 3. Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf des kantonalen Richtplans ..... 5**
  - Antrag des Regierungsrates vom 6. April 2022 und geänderter Antrag der IPZ-Spezialkommission vom 28. Oktober 2022
  - Vorlage 5821a
- 4. Datenbasierte Energieplanung für Gemeinden..... 44**
  - Antrag der Redaktionskommission vom 4. Oktober 2022
  - KR-Nr. 414/2019
- 5. Ausbau und Förderung der dezentralen Stromspeicherinfrastruktur ..... 44**
  - Motion Nicola Siegrist (SP, Zürich), Daniel Heierli (Grüne, Zürich), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Franziska Barmettler (GLP, Zürich), Manuel Sahli (AL, Winterthur) vom 6. Juli 2020
  - KR-Nr. 268/2020, RRB-Nr. 1007/21. Oktober 2020 (Stellungnahme)

**6. Kanton soll möglichst klimaneutral bauen ..... 53**

Postulat Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon), Andrew Katumba (SP, Zürich), Thomas Honegger (Grüne, Greifensee) vom 6. Juli 2020

KR-Nr. 271/2020, Entgegennahme, Diskussion

**7. Standards für Veloinfrastruktur ..... 60**

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Sonja Gehrig (GLP, Urdorf), Manuel Sahli (AL, Winterthur) vom 28. September 2020

KR-Nr. 366/2020, Entgegennahme, Diskussion

**8. Verschiedenes ..... 70**

Nachruf

Fraktions- und persönliche Erklärungen

Rücktrittserklärungen

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

**1. Mitteilungen****Geschäftsordnung**

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

**Grittibänz-Aktion von Pro Infirmis**

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Sie haben auf Ihrem Tisch feine Grittibänzen. Es duftet bei uns wie in einer Bäckerei. Sie hören jetzt auch noch, warum Sie zu diesem Geschenk kommen und wie. Ich gebe das Wort an Birgit Tognella.

*Birgit Tognella-Geertsen (SP, Zürich):* Es wurde von einem Meilenstein gesprochen oder von einem richtigen grossen Wurf. Sie ahnen, wovon ich spreche: Im Februar dieses Jahres haben wir im Kantonsrat das Selbstbestimmungsgesetz (*Vorlage 5594*) angenommen, in seltener Einmütigkeit, wie die NZZ feststellte. Pro Infirmis Zürich (*Behinder-tenorganisation*) und die Betroffenen im Kanton Zürich sind sehr erfreut über diese breite politische Zustimmung zum Gesetz. Auch ich

freue mich besonders darüber. Seit September dieses Jahres arbeite ich als Koordinatorin im Begleiteten Wohnen von Pro Infirmis Zürich. In meiner Arbeit ist die Selbstbestimmung tagtäglich ein Thema. Ich bin gespannt, wie sich das Gesetz auf unsere Dienstleistungen auswirkt.

Anlässlich der nationalen Grittibänz-Aktion am letzten Samstag, «Us em gliche Teig gmacht», sagen wir Danke. Danke, dass Sie den Menschen mit Behinderung im Kanton Zürich mehr Selbstbestimmung beim Wohnen geben. Wir sagen aber auch: Bleiben Sie mit uns dran und setzen Sie sich auch in anderen Bereichen für Rechte der Menschen mit Behinderung ein. Die Schweiz hat vor acht Jahren die UN-Behindertenkonvention unterzeichnet, aber mit der Umsetzung hapert es. Es gibt in der Gesellschaft immer noch zu viele Hürden für Menschen mit Behinderungen. Eine umfassende Inklusion, bauliche Massnahmen in der Verwaltung und in öffentlichen Gebäuden oder die barrierefreie Zugänglichkeit in den digitalen Angeboten sind nur einige Hürden, die leider noch oft vorhanden sind. Mit der Grittibänz-Aktion will Pro Infirmis darauf aufmerksam machen, dass über 20 Prozent der Bevölkerung in der Schweiz mit Behinderungen leben. Wir Menschen wirken, äusserlich betrachtet, so unterschiedlich wie die Grittibänzen, in unserem Innern sind wir jedoch alle aus dem gleichen Teig gemacht. Wir alle haben die gleichen Bedürfnisse, Wünsche und Träume und die gleichen Rechte im Alltag, in der Familie, im Beruf und in der Politik. Deshalb kommt der individuell geformte Grittibänz mit einer klaren Botschaft von Menschen mit Behinderung daher: Es ist Zeit, die Barriere in deinem Kopf, in deinem Herzen zu überwinden, denn wir sind hier. Wir sind viele und wir gehören dazu. «Gewöhne dich daran» heisst es auf jedem Grittibänz-Säckli, dass Sie auf dem Tisch liegen haben. Liebe Kolleginnen und Kolleginnen, gewöhnen wir uns also daran! Gewöhnen wir uns daran, uns für die Rechte und die Selbstbestimmung von Menschen mit Behinderung einzusetzen! Besten Dank.

### ***Antworten auf Anfragen***

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

- KR-Nr. 298/2022, Keine Sonderabteilungen und weitere Freiheiten für verwahrte Schwerverbrecher  
*Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht), Martin Huber (FDP, Neftenbach), Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch)*
- KR-Nr. 325/2022, Trottoirparkierung auf der Seestrasse  
*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Edith Häusler (Grüne, Kilchberg)*

- KR-Nr. 339/2022, Tiefenlager in Stadel: Wertentwicklung von Liegenschaften  
*Michael Biber (FDP, Bachenbülach), Christian Müller (FDP, Steinaur)*
- KR-Nr. 376/2022, Amt für Gleichstellung (LG 2233)  
*Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil), Astrid Furrer (FDP, Wädenswil), Stefan Schmid (SVP, Niederglatt)*

### ***Zuweisung von neuen Vorlagen***

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Bewilligung eines Objektkredits für die Übertragung der Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88, Zürich, in das Verwaltungsvermögen**  
Vorlage 5873

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Gewaltschutzgesetz**  
Vorlage 5874

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Beschluss des Kantonsrates über die Verselbstständigung der Abteilung Berufsmaturität der Berufsbildungsschule Winterthur zur Berufsmaturitätsschule Winterthur**  
Vorlage 5875
- **Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 205/2021 betreffend Aufsichtsstrukturen in Bildungs- und Gesundheitsdirektion**  
KR-Nr. 205a/2021

## **2. Wahl Mitglied Kommission für Staat und Gemeinden**

für Hans-Peter Brunner

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 441/2022

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK):* Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

*Doris Meier, FDP, Bassersdorf.*

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

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

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf des kantonalen Richtplans**

Antrag des Regierungsrates vom 6. April 2022 und geänderter Antrag der IPZ-Spezialkommission vom 28. Oktober 2022

Vorlage 5821a

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Zuerst die Vorbemerkung: Falls Sie noch Anträge einreichen wollen, dann tun Sie das bitte mit Lucas Schloeth vom ARE (*Amt für Raumentwicklung*), er wird kontrollieren und ergänzen. Aber es geht auch ohne Anträge (*Heiterkeit*).

Wir kommen zuerst zur Detailberatung von 5821a. Sie wird nach dem Inhaltsverzeichnis des Richtplantextes geführt und es gilt die Redeordnung von fünf Minuten. Danach wird der Mitwirkungsbericht bezüglich der nicht berücksichtigten Einwendungen aufgrund der Detailberatung der Vorlage 5821a, so überhaupt nötig, angepasst und zur Kenntnis genommen. Ebenso wird mit dem Erläuterungsbericht verfahren. Schliesslich findet dann die Schlussabstimmung über die bereinigte Vorlage statt.

Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden? Vielen Dank.

#### *Detailberatung*

#### *2 Siedlung*

#### *2.2 Siedlungsgebiet*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *4 Verkehr*

#### *4.7 Luftverkehr*

#### *4.7.2 Weitere Flugplätze*

#### *4.7.2.1 Ziele*

***Minderheitsantrag Karin Fehr Thoma, Florian Heer:***

1. Absatz, Punkt 7, Neufassung

*Der heutige Militärflugplatz Dübendorf mit zivilaviatischer Nutzung und 16'000 Flugbewegungen pro Jahr ist beizubehalten mit dem Ziel, die Piste mittelfristig stillzulegen und nur noch eine Helikopterbasis zu führen. Die Grundlagen ... zu erarbeiten. Die Helikopterbasis ist so ... werden. Die Betriebszeiten ... sichern. (Streichen: Der Flugbetrieb ... ausgelegt.)*

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission Innovationspark Zürich (IPZ):* Hier beantragt die Minderheit, die Flugbewegungen auf 16'000 zu begrenzen und mittelfristig nur noch eine Helikopterbasis zu betreiben. Die Kommission beantragt, diesen Antrag abzulehnen. Gemäss Synthesebericht (*Vorlage 5768*) sind die Flugbewegungen auf 20'000 festgelegt. Ziel des Innovationsparks ist es, die vorhandene aviatische Infrastruktur für Forschung und Tests zu nutzen. Dies würde mit diesem Antrag verunmöglicht. In Zukunft soll die knappe Hälfte der Flugbewegungen militärisch sein und von diesen 20'000 Flugbewegungen insgesamt entfällt rund die Hälfte auf Helikopterflüge.

*Urs Dietschi (Grüne, Lindau):* Vergangene Woche liess die Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*) hier verlauten, dass die Regierung der Planung ergebnisoffen gegenüberstehe. Wäre dem so, würde man über den Richtplan befinden, wenn das Resultat vorliegt, und nicht jetzt. Aber das mit dem Ergebnisoffenen war wohl eine leere Phrase, die eine Offenheit zeigen soll, die nicht wirklich vorhanden ist. Man gibt ja nicht Millionen aus, um am Schluss die Region nicht doch noch mit weiteren Flugemissionen belästigen zu können. So probieren wir zu retten, was zu retten ist. Der Minderheitsantrag 1 von Karin Fehr Thoma und Florian Heer, den Flugbetrieb bis zur vom VBS (*Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport*), dem Bund, vorgesehenen Stilllegung der Fliegerei mit Flächenflugzeugen auf dem Flugplatz die Nutzung auf maximal 16'000 Bewegungen zu begrenzen, ist das einzig Richtige sowie die Betriebszeiten für Flächenflugzeuge verbindlich und ohne Ausnahmen festzulegen – auch das Richtige –, nicht so wie in Kloten. Die Menschen in der gesamten Region Flughafen/Flugplatz werden schon heute in gesundheitsschädlichem Mass mit Flugemissionen belästigt. Stimmen Sie dem Minderheitsantrag 1 zu, Sie tun es für das gesundheitliche Wohl der in der Region lebenden Menschen.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Ich nutze das Wort bei diesem Minderheitsantrag kurz allgemein zum Thema dieses Richtplan-Geschäftes von heute, so können wir uns dann bei den weiteren Anträgen kürzer halten. Wir haben letzten Montag den Krediten und dem Synthesebericht zugestimmt und damit den Grundstein zu der Dreifachnutzung auf dem Flugplatzareal gelegt. Der Richtplan, über den wir jetzt hier debattieren, muss schlussendlich diese Absicht auch abbilden, soll dem Synthesebericht, den wir verabschiedet haben, entsprechen. Denn schlussendlich ist der Richtplan behördenverbindlich und nicht der Synthesebericht. Das ist wesentlich, dass wir uns hier sehr genau dann gemäss den Vorgaben festlegen. Deshalb müssen im Richtplan diese Nutzungen auch korrekt abgebildet sein. Es kann nicht sein, dass wir einen Teil dieser Dreifachnutzung im Richtplan wieder herausschneiden. Das heisst, der Richtplan muss auch die Aviatik abbilden und dem Zitat aus dem Ergänzungsbericht, wo auf den ausserordentlichen Standortvorteil der Piste im Zusammenhang mit dem Innovationspark hingewiesen wird, muss auch Rechnung getragen werden.

Nun, in diesem Antrag, der jetzt im Raum steht, kommt ja das ganz wesentliche Wort vor, nämlich «stillzulegen». Es geht den Grünen darum, die Piste aufzuheben. Und es ist natürlich symptomatisch, dass jetzt Urs Dietschi diesen Antrag vertritt. Er ist ja bekannt als sehr militanter Luftfahrtgegner in jedem Bereich, in dem es ums Fliegen geht. Nur steht der Antrag natürlich diametral zu den Absichten, wie wir sie jetzt im Synthesebericht verabschiedet haben, und auch zu den Kreditvorlagen vom letzten Montag. Es ist typisch für die Grünen, der Traum vom Fliegen wird jedoch Bestand haben. Träume zu verbieten scheint offenbar das neue Programm der Grünen zu sein. Dieser Antrag ist nicht vereinbar mit dem Mehrheitsentscheid vom letzten Montag. Ich bitte Sie, ihn abzulehnen. Dankeschön.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Nach Christian Lucek freue ich mich, dass wir nach den Kreditvorlagen letzte Woche heute auch gleich den Richtplan dazu bereinigen können. Wir von der SP haben die Kredite bewilligt und stehen bis auf einige Anträge auch hinter dem Richtplan. Damit unterstützen wir auch das Konzept des Innovationsparks mit Piste. Aber auch ich muss hier noch einmal betonen, dass es keinen emissionsfreien Flugverkehr gibt, weder heute noch mit Sustainable Aviation Fuel und auch nicht nach heutigem Forschungsstand. Aber wir stehen zur Globalisierung und damit zur Erreichbarkeit durch Flugverkehr. Ob wir dabei

aber die Emissionen wirklich auf null bringen, wage ich zu bezweifeln. Aber ich glaube an die Kraft der Forschung.

Das hier ist nun ein schwieriger Antrag zum Start für uns, denn ich bin überzeugt: Es sind zwei Anträge. Aber niemand war bereit, die Aufteilung zu machen. Die Begrenzung auf 16'000 Flugbewegungen hätten wir gerne unterstützt, da auch wir möglichst wenige Flüge in Dübendorf wünschen. Aber den zweiten Teil mit der mittelfristigen Stilllegung der Piste können wir nicht unterstützen. Ich hatte schon eingeleitet, dass wir zum Konzept dieses Innovationsparkes mit Piste stehen, und da können wir diesen Teil des Antrags nicht unterstützen. Somit lehnt der Grossteil der SP-Fraktion diesen Antrag ab.

Einigen von uns ist aber die kleinere Anzahl der Flugbewegungen so wichtig, dass sie diesen Antrag unterstützen. Aber wir kommen ja gleich nochmals auf die Anzahl der Flugbewegungen zu sprechen. Herzlichen Dank.

*Doris Meier (FDP, Bassersdorf):* Ich kann es gleich vorwegnehmen, dass die FDP diesen Antrag nicht unterstützen wird. In meinem Eintretensvotum von letzter Woche habe ich bereits mehrmals betont, dass die Piste das Alleinstellungsmerkmal des Innovationsparks Dübendorf ist und damit eine einmalige Chance darstellt durch den direkten Zugang zu einer Start- und Landebahn, die Forschungs- und Testflüge ermöglicht. Im Synthesebericht, der von allen Stakeholdern unterschrieben wurde, wurden 20'000 Flugbewegungen festgelegt. Diese Zielsetzung erfolgte nach einer Abwägung der künftigen Nutzung, des Umfangs und der Betriebszeiten des zivilen Flugplatzes. Dabei wurden die aktuell geltenden Betriebszeiten sowie die Zielsetzungen hinsichtlich des Lärmschutzes der Bevölkerung berücksichtigt. Eine weitere nach unten korrigierte Anzahl Flugbewegungen ist nicht zielführend und steht im Widerspruch zum Synthesebericht.

*Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon):* Sehr geehrte Interessierte des Innovationsparks aus Forschung, Wirtschaft, Politik und Wissenschaft, geschätzte Anwohnerinnen und Anwohner, auf über 70 Fussballfeldern Fläche steht ein international wichtiger Forschungsstandort mit eigenem Flugfeld. Das ist weltweit einmalig. Den Sorgen der lokalen Bevölkerung ist Sorge zu tragen. Wir Grünliberalen stehen ganz klar zur Nutzung der vorhandenen aviatischen Infrastruktur für den Werk- und Forschungsflugplatz und lehnen sämtliche Anträge, welche dies verhindern, ab. Auch die Standortgemeinden stehen zur limitierten Aviatik mit maximal 20'000 Flugbewegungen pro Jahr. Diese Obergrenze ging



beim Antrag des Regierungsrates zwar vergessen, wir Grünliberalen stellen daher via Kommission den Antrag, zum Schutz der lokalen Bevölkerung die Anzahl Flugbewegungen auf 20'000 zu begrenzen, aber keine weitere Begrenzung darüber hinaus. Besten Dank.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Sie wissen es, der Synthesebericht und das Konzept «Aviatic Flugplatz Dübendorf» sehen einen Flugbetrieb vor, der auf 20'000 Flugbewegungen ausgelegt ist. Dabei geht es in erster Linie um die Sicherstellung von vertraglichen Lärmemissionen. Wenn Sie jetzt diese Zahl ändern, dann stehen Sie im Widerspruch zu den Ergebnissen der Synthese oder des Syntheseberichts, der – es wurde gesagt – mit den Standortgemeinden ausgearbeitet wurde. Zudem möchte ich an dieser Stelle darauf hinweisen, dass bereits ein Betrieb bis 20'000 Flugbewegungen betriebswirtschaftlich anspruchsvoll sein wird. Also die an uns gestellte Aufgabe ist anspruchsvoll und wir stellen uns dieser Aufgabe – auch ergebnisoffen, wie ich das vor einer Woche gesagt habe. Es bleibt eine Herausforderung, aber diese 20'000 Bewegungen sind eben eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Grenze, die auch aus Lärmschutzgründen Sinn macht. Wenn Sie die nun ändern, dann ändern sie etwas Schwerwiegendes. Denn so wird es für uns fast nicht möglich, Ihnen später etwas vorzuschlagen, das auch Hand und Fuss hat; erst recht, wenn Sie uns sogar verpflichten, den Betrieb mittelfristig einzustellen. Dann ist das Konzept vom Tisch, dann können Sie nicht mehr von einem Forschungs-, Test- und Werkflugplatz sprechen. Und in diesem Sinne wäre es ein grosser Widerspruch zum Entscheid, den Sie vor einer Woche getroffen haben, und auch zum Auftrag, den ich von Ihnen vor einer Woche erhalten habe. Ich bitte Sie daher dringend, diesem Antrag nicht stattzugeben. Herzlichen Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 1 von Karin Fehr Thoma gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 139 : 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

## **2**

***Minderheitsantrag Christian Lucek, Jürg Sulser, Marcel Suter, Orland Wyss:***

1. Absatz, Punkt 7, 5. Satz (gemäss Antrag Regierung)

*Der Flugbetrieb ist auf 20'000 Flugbewegungen ausgelegt.*

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:* Hier verlangt die Minderheit die Auslegung des Flugbetriebs auf 20'000 Bewegungen. Dieser Antrag entspricht der ursprünglichen Vorlage des Regierungsrates. Die Mehrheit beantragt die Ablehnung des Antrags und will die Flugbewegungen auf 20'000 begrenzen. Der Streit ist nicht bloss semantischer Natur. Die Auslegung auf 20'000 Flugbewegungen beinhaltet den heutigen Stand des Lärms. Sollten in Zukunft die Flugbewegungen leiser werden, könnten deshalb mehr Bewegungen möglich sein. Solches ist mit dem Wort «begrenzen» ausgeschlossen.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Der Herr Kommissionspräsident hat es erwähnt, der Antrag, den wir hier stellen, entspricht dem ursprünglichen Regierungsantrag. Und einen weiteren Punkt hat der Präsident bereits erwähnt und zwar, dass Flugbewegungen nicht dem Lärm entsprechen, und um das geht es. Es geht ja bei einer Begrenzung darum, die Bevölkerung vor Emissionen zu schützen, und hier ist eine absolute Zahl mit einer Bewegungsbegrenzung das falsche Instrument. Denn Lärmkurven, die dann im Betriebsreglement respektive im SIL (*Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*) festgelegt werden, sind dafür relevant. Wenn Sie jetzt Bewegungen begrenzen, dann erinnere ich daran: Es geht ja auch um einen Forschungsflugplatz und da sind auch innovative Konzepte in der Pipeline. Es geht auch um elektrisch betriebene Flugzeuge, um senkrecht startende elektrische Flugzeuge. Sie müssen sich das vorstellen, da gibt es eine Drohnenbox auf dem Flugplatz. Das Fluggefährt verlässt also bei diesen Versuchen den Perimeter des Flugplatzes gar nicht. Das verursacht keine Emissionen im Umfeld. Und jede Bewegung, also jeder Start, jede Landung, die diese Drohne macht, gibt dann ein Strichlein von diesen 20'000, und deshalb ist dieser Ansatz einfach schlicht falsch. Es ist korrekt, wenn es darum «ausgelegt» heisst. Und noch ein Hinweis zum SIL: Schlussendlich werden solche Dinge im Betriebsreglement und im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt festgelegt, ist also dann eigentlich Teil des Bundeskonzeptes. Und da erinnere ich einfach daran: Mit dem bevorstehenden Wechsel im UVEK (*Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation*), den wir diese Woche (*bei der Ersatzwahl für die amtierende Bundesrätin Simonetta Sommaruga*) erleben dürfen, ist es gut möglich, dass der Stellenwert der Luftfahrt endlich auch in Bundesbern wieder angemessen erkannt wird. Und schon nur aus diesem Grund ist es falsch, wenn wir hier eine Limite absolut festlegen. Ich plädiere dafür, dass wir

auf den Regierungsantrag gehen und das Wort «ausgelegt» im Richtplan festlegen. Ich danke Ihnen.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Diese Begrenzung im Richtplan ist sehr zu begrüßen. Wie beim vorangegangenen Antrag ausgeführt, hätten wir auch eine noch kleinere Zahl unterstützt, aber dazu hatten wir leider keine Mehrheiten. Aber die Änderung der Formulierung von «ausgelegt» auf «begrenzt» unterstützen wir selbstverständlich. Aber Christian Lucek, auch eine Drohne oder was auch immer, die nur im Gelände fliegt, macht auch Emissionen. Das kann nicht nur dortbleiben. Das wissen wir noch nicht, was es alles genau gibt, das müssen wir begrenzen.

Und noch ein kurzes Wort zum Synthesebericht: Für uns als SP ist dieser Synthesebericht nicht die absolute Grenze. Wir unterstützen ihn, wir interpretieren ihn, aber wir nehmen ihn nicht als sakrosankt. Gerade vorher wurde es wieder gesagt: Alle Stakeholder hätten diesen Synthesebericht unterstützt. Nein. Der Kantonsrat ist auch ein relevanter Stakeholder und der Kantonsrat ist erst jetzt in diesen Synthesebericht involviert. Ich freue mich sehr, dass nach dieser Richtplandebatte und den Kreditanträgen letzter Woche wirklich alle Stakeholder dabei sind. Herzlichen Dank.

*Doris Meier (FDP, Bassersdorf):* Ich erlaube mir trotzdem, es nochmals zu wiederholen: Bund, Kanton und die Standortgemeinden haben sich im Synthesebericht darauf geeinigt, dass der Flugbetrieb auf 20'000 Flugbewegungen ausgelegt wird. Dieser Entscheid kam nach Abwägen der Ziele des Innovationsparks und des Schutzes der Bevölkerung zustande. Darf ich Sie daran erinnern: Innovation bedeutet auch Einführung von etwas Neuem. Stehen wir dem nicht im Wege, denn es könnte ja durchaus sein, dass beim Einsatz von leiseren Flugzeugen der Lärmschutz auch bei einer höheren Anzahl Flugbewegungen eingehalten werden kann und die Flugbewegungen nicht starr limitiert werden müssen. Wir unterstützen den Regierungsratsantrag.

*Urs Dietschi (Grüne, Lindau):* Eingangs des Richtplans steht unter Kapitel 4 bei den Zielen «falls eine Verlagerung von Teilen des gewerbmässigen Flugverkehrs des Flughafens Zürich nötig werden sollte». Dass die Verlagerung von Luftverkehr vor der Werkfliegerei genannt wird, zeugt halt doch davon, dass das, was ich vor einer Woche hier geäussert habe, dass der Business-Flugplatz durch die Hintertür doch

noch realisiert werden soll, nicht so falsch ist und nicht widerlegt werden kann, ausser die Verlagerung des gewerbsmässigen Flugverkehrs im Richtplan werde explizit ausgeschlossen. Die Finte mit den 20'000 Bewegungen, dass diese nur gelten, solange der Lärm der gleiche bleibt, und dass es, wenn er unterschritten wird, mehr Bewegungen geben kann, zeugt doch genau von der Falschheit der Argumentation. Aus der hochgelobten Dreifachnutzung wird dannzumal eine Einfachnutzung und Dübendorf zur vierten Piste von Kloten. Es ist aus meiner Sicht ein falsches Spiel gegenüber der von Flugemissionen betroffenen Bevölkerung, wenn man die Dreifachnutzung vor allem mit der Innovation propagiert und diese nun schon, wie im Minderheitsantrag 2, mit den verlangten 20'000 Bewegungen, die hauptsächlich der gewerbsmässigen Fliegerei dienen sollen, noch unterstützen will. Lehnen Sie den Minderheitsantrag 2 ab. Sie tun es für das gesundheitliche Wohl der in der Region lebenden Menschen.

*Jean-Philippe Pinto (Die Mitte, Volketswil):* Im Antrag der Regierung ist der Flugbetrieb auf 20'000 Flugbewegungen ausgelegt. Rasch hat es sich in der Spezialkommission gezeigt, dass das Wort «ausgelegt» den Verantwortlichen zu viel Spielraum lässt. Im Sinne der Klarheit unterstützt daher die Mitte eine Begrenzung der Luftbewegungen auf 20'000. Selbstverständlich wird niemand der Anrainergemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen einen Aufstand machen, falls die Anzahl Flugbewegungen von 20'000 um ein paar wenige überschritten wird. Dies könnte zum Beispiel wegen dem WEF (*World Economic Forum*) oder wegen der Stationierung von Luftfahrzeugen wie während Corona (*Covid-19-Pandemie*) geschehen. Eine Begrenzung auf 20'000 Flugbewegungen ist eine klare Ansage. Es sollen keine Auslegungsspiele auf dem Rücken der Bevölkerung ausgetragen werden. Besten Dank.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Es ist richtig, dass die Regierung die «Auslegung» auf 20'000 Bewegungen bevorzugt hat; dies auch, weil es der Synthese entspricht und damit auch dem Willen der Gemeinden. Zurückweisen möchte ich den Vorwurf, dass dies irgendwie in einem Zusammenhang mit einem Business-Aviation-Standort in der Hinterhand stünde beziehungsweise dass wir das quasi indirekt trotzdem wieder einführen wollten. Das ist einfach falsch, das ist eine falsche Meldung und das entspricht weder der Haltung der Regierung noch dem Synthesebericht. Nun, mit dem Wording «Begrenzung» nehmen Sie uns etwas den Spielraum, das wurde erwähnt, den Spielraum

der Synthese. Nichtsdestotrotz ist es eine Willenskundgebung in einem Bereich, wo abschliessend – das muss ich hier einfach sagen, wenn wir über Aviatik sprechen – der Bund zuständig ist. Ich möchte trotzdem erwähnen: Für uns ist das kein unmöglicher Auftrag. Wir können unseren Auftrag, eine Vorlage auszuarbeiten, auch mit einer Begrenzung auf 20'000 erfüllen. Das können wir machen. Das wird möglich sein und stellt unsere Vorlage nicht grundsätzlich infrage, obwohl die Regierung, wie gesagt, eigentlich die ursprüngliche Variante natürlich bevorzugt hätte. Herzlichen Dank.

### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 2 von Christian Lucek gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 97 : 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

### **3**

***Minderheitsantrag Felix Hoesch, Harry Robert Brandenberger, Sylvie Matter:***

1. Absatz, Punkt 7, zusätzlicher Satz 1

*Es dürfen in Zukunft keine Flugzeuge zur kurzzeitigen Parkierung am Flugplatz Dübendorf landen oder starten.*

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:* Die Minderheit möchte das kurzzeitige Parkieren von Flugzeugen verbieten. Es handelt sich gemäss den Aussagen des Minderheitsantrags um einen eigentlichen Anti-WEF-Antrag. Die Mehrheit lehnt dies ab. Entscheidend ist nicht der Zweck der Flugbewegungen, sondern die Gesamtzahl. Zudem könnte es durchaus auch möglich sein, dass für Not- und Katastrophensituationen kurzfristig Flugzeuge parkiert werden müssen.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Die Flugbewegungen zum World Economic Forum, WEF, am Flughafen Dübendorf sind uns ein Dorn im Auge und vor allem auf den Ohren. Und ich bin überzeugt, dass die ansässige Wohnbevölkerung auch keine Begeisterung über diese Flüge hat. Darum versuchen wir, im Richtplan diese Flüge zu unterbinden. Das ist alles andere als einfach zu formulieren, vor allem so, dass es allgemeingültig ist. Und am Ende wird sowieso der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt über diese Flüge bestimmen. Der Richtplan beschreibt den politischen Willen im Kanton Zürich zu seinen raumbezogenen Aufgaben.

Und hier ist es für uns klar, dass wir eintragen wollen, dass die Piste im Innovationspark für Innovationen eingesetzt werden soll und eben nicht zur Parkierung während des WEF. Diese Bewegungen und auch alles andere, was an einen Business Airport erinnert, gehört an den Flughafen Zürich in Kloten. Herzlichen Dank.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Ja, also dieser Antrag – ich weiss nicht so recht, wie er einzuordnen ist – zur kurzzeitigen Parkierung: Sie haben es ja vermieden, zu sagen, um was es Ihnen geht, ausser jetzt im Votum. Es geht darum, das WEF abzuwürgen. Ich erinnere daran, dass man auch während der Pandemie den Flugplatz Dübendorf nutzen musste, um einen Teil der Flotte der Helvetic und der SWISS (*Fluggesellschaften*) zu parkieren. Er ist einfach Unsinn, dieser Antrag. Das World Economic Forum findet statt, es wird nach wie vor auch mit Business-Jets bedient werden. Übrigens, ich habe das Büro mit Blick auf die Piste in Dübendorf, und jedes Mal, wenn das WEF stattfindet und ich zum Fenster schaue stelle ich fest: Oh, es hat Business Jets parkiert. Zu hören, dass ein Business Jet kommt und wieder geht, vergessen Sie das! Das sind hocheffiziente, topmoderne Flugzeuge, die sehr wenig Lärm verursachen. Es ist also einfach eine Scheindebatte und Sie greifen da schon sehr tief ins künftige Betriebsreglement ein, das dann definitiv Bundessache sein wird. Der Antrag ist einfach unsinnig, lehnen Sie ihn bitte ab.

*Doris Meier (FDP, Bassersdorf):* Lassen Sie mich das Wort «Unsinn» gleich aufnehmen. Es ist nämlich einmal mehr ein Antrag, der den gemeinsamen Absichten aller Beteiligten am Synthesebericht widerspricht. Im Rahmen des Syntheseberichts wurden die Nutzung, die Anzahl Flugbewegungen, die Betriebszeiten für den zivilen Flugplatz berücksichtigt und evaluiert. Weitere Vorgaben zur Nutzung sind nicht stufengerecht und können nicht Bestandteil des kantonalen Richtplans sein. Die detaillierten Vorgaben zur Nutzung werden im SIL-Objektblatt festgelegt. Lehnen Sie ab.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Wie es gesagt wurde, der Antrag zielt ja eigentlich auf die Business-Jets, deren Besitzer auf dem Weg nach Davos ans WEF sind. Die kurzzeitige Parkierung von Flugzeugen kann aber auch ganz andere Gründe haben. Zum Beispiel wurden im ersten Lockdown der Corona-Pandemie zwischenzeitlich viele Flugzeuge der SWISS, die ja nicht mehr fliegen konnten, die am Boden waren, in Dübendorf parkiert, und das war sicher eine sehr gute Lösung.

Der Antrag will solche Nutzungen in Zukunft verbieten. Er widerspricht der Synthese und er widerspricht auch dem Konzept Aviatikflugplatz Dübendorf, die mindestens diese Art der kurzzeitigen Parkierung nicht verhindern wollen. Ich möchte auch hier erwähnen, dass schlussendlich der Sachplan Infrastruktur Luft definiert, wie es ist. In diesem Sinne wäre es eine Willenskundgebung des Kantonsrates. Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

#### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 3 von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 133 : 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

#### **4**

***Minderheitsantrag Florian Heer, Markus Bischoff, Karin Fehr Thoma, Harry Robert Brandenberger, Felix Hoesch, Sylvie Matter:***

1. Absatz, Punkt 7, zusätzlicher Satz 2

*Für den land- und luftseitigen Bereich des Flugbetriebs wird ein Absenkpfad für die Treibhausgasemissionen festlegt, bis 2040 Treibhausgasneutralität erreicht ist.*

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:*

Die Minderheit möchte einen Absenkpfad für Treibhausgasemissionen verankern, bis 2040 die Treibhausgasneutralität erreicht ist. Die Mehrheit lehnt dies ab. Der Kanton Zürich hat sich gemäss Regierungsratsbeschluss für eine Netto-null-Strategie bis 2050 entschieden. In der Klimastrategie des IPZ ist ein allgemeiner Absenkpfad vorgesehen. Der Antrag verlangt zudem für die luftseitige Nutzung ebenfalls eine Neutralität bis 2040. Für die Regulation des Flugverkehrs ist aber allein der Bund und nicht der Kanton zuständig.

*Florian Heer (Grüne, Winterthur):* Hier beantragen wir Grünen, dass der Flugverkehr sowieso erreichen muss, was vorgesehen ist. Die Klimaziele von Paris sind verbindlich für sämtliche Gesellschafts- und Wirtschaftsteile. Die Schweiz verpflichtet sich, ihre Politik danach auszurichten, dass die globale Erwärmung im Vergleich zum vorindustriellem Niveau auf 1,5 Grad begrenzt wird. So weit, so bekannt und so weit auch entfernt von erreichbar. Am 15. Mai 2022 hat die Zürcher Stimmbevölkerung mit 67 Prozent Ja-Stimmen den Klimaschutz in der

Verfassung des Kantons Zürichs verankert. Damit hat uns die Bevölkerung den klaren, verbindlichen Auftrag erteilt, in allen Bereichen Klimaschutzmassnahmen zu ergreifen. So müssen wir das auch hier effizient und rasch umsetzen. Auch in Übereinstimmung mit der langfristigen Klimastrategie des Kantons Zürich soll der Flugplatz Dübendorf, wenn er denn schon erhalten bleibt, wie Sie letzte Woche wahrscheinlich beschlossen haben, das Netto-null-Ziel möglichst rasch erreichen, dies land- und auch luftseitig. Wir halten 2040 für einen gangbaren Kompromiss, früher wäre viel besser und notwendig. Wir haben bereits sehr viel Zeit ungenutzt verstreichen lassen und wir wissen: Bei der Klimakrise verursacht eben aufgeschobenes Handeln später viel höhere Kosten für Bevölkerung und Unternehmen.

Zur Erinnerung: 80 Prozent der Weltbevölkerung sind noch nie geflogen. Es ist somit ein Spass für ein paar Privilegierte, für eine privilegierte Minderheit auf Kosten aller Menschen auf diesem Planeten. Auch der Fokus des Ökosystems, wie es auf dem IPZ genannt wird, auf die Aviatik nützt nur ganz wenigen. Die einzige wirkliche Möglichkeit Treibhausgasneutralität in der Aviatik zu erreichen, ist der Ausbau der E-SynFuels (*synthetische Treibstoffe*). Daneben werden die biobasierten SynFuels eine kleine Unter-Rolle einnehmen können, denn deren Ausbau ist ökologisch heikel und aufgrund der Rohstoffverfügbarkeit sehr begrenzt. Des Weiteren zeigen die Tests mit batteriebetriebenen Flugzeugen deren physikalischen Grenzen klar auf. Diese Antriebsart ist zu schwer für grosse Flugzeuge, eine Boeing 747 braucht ungefähr eine Batterie, die so schwer ist wie das Flugzeug selber. Sie wird eine vernachlässigbare Rolle spielen. Hier weiter zu forschen – auch auf dem IPZ – erscheint eher sinnfrei. Die Aviatik ist im Embryostadium oder doch eher vielleicht im Zellteilungsstadium der Entwicklung, treibhausgasneutral zu werden. Die E-SynFuels aus erneuerbarer und überschüssiger Energie – Sie möchten ja wohl auch noch heizen, den ÖV benutzen, allenfalls Auto fahren et cetera – sind die einzige Alternative zum herkömmlichen fossilen Kerosin. Weltweit sind wir bei der Produktion der E-SynFuels im Bereich der Labor- und der ersten Pilotversuche, sprich: Wir produzieren Liter. Gemäss der schweizerischen Gesamtenergiestatistik benötigen wir jedoch 787'000 Tonnen jährlich. Die kühnsten Pläne in der Luftwirtschaft erhöhen die Beimisch-Quote oder den Beimisch-Anteil der E-SynFuels auf sage und schreibe 0,04 Prozent im Jahr 2025 und auf 50 Prozent im 2050. Wir bewegen uns also mit Tempo null Richtung Netto null. Im Flugsektor ist somit keine klimaschonende Lösung in Sicht, die innerhalb des knappen Zeithorizonts



flächendeckend einsetzbar wäre. Wer bloss auf zukünftige Technikwunder zur Klimarettung spekulieren will, müsste konsequenterweise erst einmal das Verkehrsaufkommen drastisch reduzieren. Die lokale Bevölkerung der drei Anrainerstaaten beispielsweise würde es Ihnen danken. Und nicht zu vergessen, zwei Drittel des Klimaschadens der Luftfahrt stammen eben nicht vom CO<sub>2</sub>, sondern entstehen aufgrund der Höheneffekte, Stichwort «Cirruswolkenbildung». Hier hat die Luftfahrt noch gar keinen Ansatz gefunden.

Ein Ort der Innovation ist der richtige Ort, um das notwendige Ziel, eben treibhausgasneutral zu fliegen, zu verwirklichen. Wo soll es gelingen, wenn nicht auf dem IPZ? Und ein Leuchtturmprojekt wie der Innovationspark muss eben auch Leuchtturmziele erhalten, sonst bleibt er Mittelmass. Stimmen Sie für unseren Antrag. Besten Dank.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Der Vorredner hat jetzt gerade wieder die Gelegenheit genutzt, das Klima-Evangelium zu predigen. Und Sie haben in Ihrer Predigt x Argumente geliefert, weshalb genau Innovation in der Luftfahrt stattfinden soll, und genau das wollen Sie jetzt abwürgen. Ich erinnere daran, die Luftfahrt ist mit Abstand eine der innovativsten Branchen überhaupt. Denken Sie 100 Jahre zurück, stellen Sie sich ein Flugzeug von vor 100 Jahren vor und schauen Sie, was heute herumfliegt. Mit jeder kommerziellen Flugzeuggeneration – und die Generationsschritte liegen also unterhalb von Dekaden, innerhalb von weniger als zehn Jahren – haben wir heute eine um 20 Prozent erhöhte Effizienz durch innovative Technologien in der konventionellen Aviatik, und genau darum geht es. Die Aviatik – und das reden Sie einfach weg – ist ein Standort- und ein Wirtschaftsfaktor erster Güter für den Kanton Zürich und die Schweiz. Ohne das Drehkreuz Zürich und die anderen zusammenhängenden Bereiche der Aviatik würde unsere Wohlstandssituation wesentlich anders aussehen, anerkennen Sie das einmal! Da können Sie so lange predigen, wie Sie wollen, es ändert nichts an dieser Tatsache. Es steht in Ihrem Antrag «für den land- und luftseitigen Bereich». Sie haben auch zitiert, dass es verbindliche Vorgaben gebe, sei es mit dem Abkommen von Paris (*Klima-Übereinkommen von Paris*), sei es mit gesetzlichen Grundlagen, die wir selber im Kanton festgelegt haben. Ja, glauben Sie denn nicht an Ihre eigenen Gesetze, die Sie gemacht haben, wie das Energiegesetz? Selbstverständlich werden die Bauten, die auf dem Innovationspark entstehen, dem Energiegesetz entsprechen. Selbstverständlich werden alle diese Bereiche, die dort aktiv werden, die geltenden Gesetze und die Klimagesetzgebungen einhalten. Und deshalb ist es absolut nicht nötig, dass

wir hier noch einmal ein «Klimagedöns» im Richtplan festlegen müssen. Lehnen Sie diesen Antrag ab.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Wir stehen zu Netto null, und das möglichst bald. Dazu reicht es aber nicht, jahrelang zu beobachten, zu planen und Massnahmen auszudenken, sondern es muss jetzt losgehen mit der Einsparung der Treibhausgase. Diese Bemühungen dürfen nicht nachlassen und das drückt sich am besten in einem Absenkpfad aus. Und Christian Lucek, du weisst es ganz genau, Flugzeuge leben 20 bis 40 Jahre, und wir brauchen jetzt ein Netto-null-Ziel. Darum müssen wir wirklich jetzt vorwärtsgehen und nicht noch länger planen und beobachten. Darum unterstützen wir diesen Antrag gerne. Herzlichen Dank.

*Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.):* Der Kanton Zürich strebt an, die Treibhausgasemissionen möglichst rasch, aber spätestens bis 2050 auf netto null zu senken. Und jetzt verlangt dieser Antrag, dass es in diesem Bereich ohne Berücksichtigung der Konstellation und der Vorgaben auf 2040 erfolgen soll. Der Innovationspark kann mit dem, was er tut, nämlich bei der Entwicklung und Erprobung von innovativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen, einen wichtigen Beitrag leisten. Das ist viel wichtiger, als wenn man jetzt solche Vorgaben in den kantonalen Richtplan reinschreibt. Die beantragte Änderung geht über den landseitigen Bereich, über das Ziel der Klimastrategie hinaus und ist daher zu einschränkend. Der Flugbetrieb hingegen unterliegt internationalen Regulatorien, deren Vollzug alleine durch den Bund erfolgt. Hier hat also eine Eintragung in den kantonalen Richtplan keine Wirkung und wäre reine Symbolpolitik. Daher wird die FDP dem Mehrheitsantrag der Kommission folgen. Besten Dank.

*Valentin Landmann (SVP, Zürich):* Man sollte einmal auch mit einer Mär aufräumen: Die Klimaerklärung von Paris ist nicht eine Verpflichtung der Schweiz, sämtliche Aktivitäten einzustellen, die CO<sub>2</sub> produzieren; das ist blanker Unsinn. Und nun ist es so beim Innovationspark: Mit den geplanten 20'000 Flugbewegungen sind die Flugbewegungen pro Tag bereits auf circa 50 beschränkt. Das ist wenig, aber es ist machbar. Noch weniger ist einfach eine Ermordung des Innovationsparks. Es geht ja um den Innovationspark mit direkter Flughafenbindung, was den Innovationspark auch entsprechend attraktiv macht. Und es soll dann auch funktionieren, ohne dort rein nur staatlich subventionierte Figuren haben zu können. Innovation setzt auch Innovation des Gewerbes und Rentieren des Gewerbes voraus. Innovation kann nicht aus der

Luft geholt werden und rein durch staatliche Förderung entstehen. Innovation braucht Rahmenbedingungen, die auch vernünftig sind. Wenn wir sagen «wir wollen den ganzen Flugverkehr erledigen», so ist das keine vernünftige Rahmenbedingung, gerade für einen Innovationspark, der ja auch Fortschritte bringen kann in Energieeffizienz und vielem, was auch dem Sprecher der grünen Ratsseite sicher gefallen würde. Aber auch das setzt vernünftige Rahmenbedingungen voraus. Wir können den Innovationspark in diesem Sinne nicht einfach in einen stalinistischen Asphaltplatz hineinsetzen, ohne jede Flugzeugverbindung; das geht nicht. Ich weiss, dass das neuerdings beliebt ist, Plätze dürfen ja nicht das geringste Grün aufweisen. Aber das ist ein anderes Thema, das auch Herr Katumba (*Andrew Katumba mit den Motionen KR-Nrn. 129/2019 und 60/2021*) schon angeschnitten hat, sehr zu Recht angeschnitten hat.

Nun, ich befürworte, dass man den Flugplatz nicht ermordet, und deshalb bin ich der Meinung, wir sollten bei vernünftiger Beurteilung und vernünftigen Reglementen bleiben, die eine Entfaltung sowohl eines sinnvollen, mässigen Flugverkehrs wie auch des Innovationsparks ermöglichen, und nicht beides ermorden. Ich danke euch für die Aufmerksamkeit.

*Urs Dietschi (Grüne, Lindau):* Ich schliesse gleich am Votum des letzten Redners Landmann an. Er will nicht, dass der Flughafen ermordet wird, ihm ist lieber, wenn die Bevölkerung ermordet wird, so seine Worte weitergeführt. Und Stalin (*Josef Stalin, sowjetischer Diktator*) hatte sehr wenig mit Umwelt zu tun, Herr Landmann, Sie müssen vielleicht noch einmal in die Geschichte gucken.

Zu Herrn Lucek, der die Klimaveränderung negiert, kann ich eigentlich nicht viel sagen. Er ist ein Fluglobbyist, der alles, was gegen die Fliegerei spricht, einfach ausblendet und negiert; ein Traum, den er gerne weiter träumen kann, aber er sollte es nicht zulasten der Umwelt und der anderen Personen, der lebenden Menschen machen. Am Freitag war auch wieder so ein Höhepunkt anlässlich der Pressekonferenz, als sich der SWISS-CEO (*Dieter Vranckx*) doch dahin vergriff und sagte, CORSIA (*Klimaschutzprogramm der internationalen Zivilluftfahrt*) wäre ein veritables Instrument der Fliegerei. Ich habe es hier schon erwähnt: Wäre CORSIA ein Fischernetz, würden es die Fischer wegen der zu grossen Löcher nicht verwenden. Zum synthetischen Treibstoff: Umweltverbände kommen auf 19 Prozent synthetischen Treibstoff bis 2040. Wissenschaftler, die optimistisch rechnen, sind bis dann bei 39 Prozent. Und CO<sub>2</sub>-neutral ist nicht klimaneutral. Das sind also alles

Träume, nicht verwirklichtbare Ziele der Flugindustrie, die sich ja sehr schwer tut, wenn es um Regulatorien geht, wenn es um Vorschriften geht, etwas zu wenden. Das Einzige, was hilft, ist weniger fliegen, weniger Flugbewegungen, und dazu gehören auch die Ego-Jets der Manager, die meinen, es gehe nicht ohne, und sich nicht in ein Passagierflugzeug setzen. Stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu.

*Florian Heer (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal:* Eine kurze Replik: Herr Lucek sprach davon, dass die Flugindustrie so dermassen effizienter geworden sei. Das ist löblich. Aber 20 Prozent, es tut mir leid, das ist nicht netto null, das ist nicht das, was es zu erreichen gilt. Er spricht auch von religiösen Tendenzen. Bitte berufen Sie sich doch auch auf die Wissenschaft, Physik hat nichts mit der Religion zu tun. Die Klimadaten basieren auf physikalischen Gesetzmässigkeiten und nicht auf religiösen. Ich bitte Sie, dies das nächste Mal zu berücksichtigen.

Noch zum Ziel, das Herr Lucek genannt hat: Das Ziel, das sich die Flugbewegung oder die Flugindustrie gesetzt hat, ist einfach viel zu wenig. 50 Prozent bis 2050 entspricht nicht dem vom Bund gesetzten oder in Paris vereinbarten Ziel. Das ist nur die Hälfte davon. Die anderen biogenen Treibstoffe werden knapp 30 Prozent unterstützen können, und dann nur mit Riesenaufwand und mit ökologischen Schäden, was nicht zu unterstützen ist. Es ist eben notwendig, über das Klima zu reden und die Ziele auch hochzuhalten, gerade für einen Innovationspark, ich wiederhole es gerne, ansonsten ist der Mittelmass. Mich bekümmert es, dass die FDP sich nicht klar zum konkreten und echten Klimaschutz bekennen kann.

Noch zu Herrn Landmann: Ja, wir sind der Meinung, Innovation kann nicht aus der Luft gewonnen werden, so haben Sie es, glaube ich, formuliert. Deshalb sind wir ja gegen das Fliegen. Das Fliegen ist dermassen weit weg von dem, was es erreichen möchte oder sollte, deshalb stellen wir halt diese unbequemen Anträge. Unterstützen Sie diese bitte.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Der Regierungsrat strebt netto null, wenn möglich, bis 2040, spätestens bis 2050 an. Das Ziel ist gesetzt, es ist in der langfristigen Klimastrategie des Kantons verankert. Der Innovationspark, über den wir vor einer Woche gesprochen haben, wird zur Erreichung dieser Zielsetzung einen wesentlichen Beitrag leisten, davon bin ich überzeugt. So können gerade auf der Piste innovative und klimafreundliche Mobilitätsformen erforscht werden, und zwar auf

dem Boden und in der Luft. Forschung, eine exzellente Forschung, zusammen mit exzellenten Unternehmen und einer Technologie-Offenheit, das sind doch die Schlüssel für die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses ganz klar auch hier im Kanton Zürich. Und wir wollen eine Top-Destination sein, wir sind das jetzt schon. Aber schauen Sie, mit den Beschlüssen, die Sie vor einer Woche getroffen haben, katapultieren Sie uns in Sachen Innovation und Forschungsleistung und unternehmerischer Leistung in eine neue Dimension. Und das ist doch der grosse Schlüssel, dass wir hier eine Top-Destination bleiben und neu auch die Chance haben, Weltruf zu generieren. Deshalb freue ich mich auch, dass wir vor einer Woche solche zukunftsweisenden Entscheide getroffen haben.

Nun ist es halt so, was die Aviatik betrifft, dass diese internationalen Regulatorien entspricht und der Vollzug, auch die Sachplanung, Bundes Sache sind. Entsprechend kann der kantonale Richtplan hier nicht eigene Vorgaben machen, die schon gar nicht selber wirken können. Wir müssen hier auch international zusammenarbeiten und das will ja auch die Bundesregierung. Und die Luftfahrtbranche ist ja dran. Wenn Sie uns am Freitag bei der Medienkonferenz zugehört haben, dann haben Sie gesehen, wie ambitioniert zum Beispiel der Flughafen hier agiert und wie ambitioniert auch unser Homecarrier, die SWISS, hier agiert und insbesondere mit ihrer technologischen Erneuerung der Flotte internationale Massstäbe setzt. Es gibt keinen Flughafen, der so fortschrittlich unterwegs ist und insbesondere einen Homecarrier hat, der derart auf neue Technologien setzt, wie wir es hier im Kanton Zürich und in der Schweiz geniessen dürfen. Und in diesem Sinne bitte ich Sie doch, den Antrag abzulehnen.

#### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 4 von Florian Heer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 115 : 58 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

#### *4.7.2.2 Karteneinträge*

##### *a) Flugplätze und Flugfelder*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

##### *b) Flugplatz Dübendorf*

**5**

***Minderheitsantrag Christian Lucek, Jürg Sulser, Marcel Suter, Orland Wyss:***

1) Richtplankarte

*Eintrag (lila Färbung) der Piste auf der gesamten Länge inklusive beidseitiger RESA.*

2) Koordinationshinweise (gemäss Antrag Regierung)

*Abstimmung ... SPM-Objektblatt.*

*Perimeter und Piste gemäss Eintrag in der Richtplankarte als Vorschlag für den SIL-Koordinationsprozess.*

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:*

Die Minderheit möchte die sogenannte RESA, Runway and Safety Area, ebenfalls lila auf dem Richtplan eintragen und den bisherigen Texteintrag beibehalten. Die RESA ist der Sicherheitsbereich, der sich zwingend auf beiden Seiten der Landepisten befinden muss. Die Mehrheit der Kommission lehnt diesen Antrag ab. Dieser Antrag hat zu langen Diskussionen in der Kommission geführt. Unbestritten ist, dass zu jeder Piste die RESA gehört. Ebenso unbestritten war, dass der Eintrag in den Richtplan so oder anders bloss deklaratorischen Charakter hat. Es wurde heute mehrfach erwähnt, dass diesbezüglich eben der Richtplan eine Willenskundgebung zuhanden des Bundes sei. Die Hoheit über den Eintrag hat der Bund und er legt diesen im SIL fest. Damit keine Diskussionen entstehen und falsche Schlüsse über den Eintrag gezogen werden können, änderte die Mehrheit den Text und hielt fest, dass zur Piste auch die RESA gehört, und hielt dies deshalb zuhanden des SIL-Koordinationsprozesses so im Text fest.

Die Minderheit gab sich damit nicht zufrieden und wies daraufhin, dass in Zürich Kloten die RESA auch eingetragen wurde. Dies kann gemäss der Mehrheit nicht miteinander verglichen werden, weil in Zürich Kloten SIL-Objektblätter bestehen, die RESA dort vom Bund eingetragen ist und diese nicht mit dem Eintrag in den kantonalen Richtplan verglichen werden kann. Sodann wurde der Eintrag, wie er nun im Richtplan eingetragen ist, auch im Synthesebericht von allen akzeptiert. Dieses Ergebnis soll nicht unnötig geändert werden. Deshalb beantragt Ihnen die Kommission, diesen Antrag abzulehnen.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Eigentlich hat Herr Bischoff meinen Antrag schon erläutert. Ich habe doch noch ein paar Präzisierungen oder Ergänzungen: Nun, eigentlich ist es völlig absurd, dass man diesen Antrag überhaupt stellen muss, denn der Richtplan ist ja das behördenverbindliche Planungsinstrument. Und es ist doch völlig klar, dass in einem

Richtplan dann auch so abgebildet werden muss, wie es in der Realität vorhanden ist und stattfindet, denn die Piste in Dübendorf ist rund 2300 Meter lang und nicht die 1850 Meter, wie sie jetzt auf der Richtplan-karte eingezeichnet ist. Es macht doch keinen Sinn, dass man im Richtplan etwas vorgaukelt, was in der Natur nicht so stattfindet. Es geht ja nicht darum, eine neue Piste zu bauen, es ist eine vorhandene Piste. Und weshalb diese nicht so abgebildet sein soll im Richtplan, wie sie tatsächlich besteht, erschliesst sich mir einfach nicht, zumal ja auch präzisiert wurde und die Runway and Safety Areas, 240 Meter beidseitig, ja anerkannt werden. Sie sind auch im Synthesebericht, in jeder Abbildung im Synthesebericht eingetragen und auch im Text des Syntheseberichts ist es eingetragen. Also dann tragen wir es doch einfach ehrlich im Richtplan ein, wie es sein muss. Und selbstverständlich gibt es eine Verbindung zum Flughafen Zürich. Wir haben nun mal im Zürcher Richtplan auch den Flughafen. Und dort sind die Pisten so eingetragen, dass die Einfärbung auf der Karte dort beginnt, wo sich in der Landschaft draussen der letzte Grashalm befindet. Und dort, wo wieder der erste Grashalm kommt, hört der Eintrag auf. Und in Dübendorf soll das anders sein? Ich vermute einfach eine Agenda dahinter. Es ist also einfach die Idee, dass man dann irgendwann einmal kürzen kann. Und man hat das Gefühl, dass, wenn die Piste kürzer ist, dann die Fliegerei verbannt werden kann. Es ist ein Irrglauben. Und wenn wir dann die Mitte-Partei aus Volketswil, die hier sehr prägnant auftritt und diesen Antrag natürlich torpedieren will, hören werden, dann ist das schon sehr unverständlich, gerade in Volketswil. Es kann nicht im Interesse von Volketswil sein, dass die Piste kürzer ist. Denn alles, was die Piste kürzer ist, sind die Flugzeuge tiefer in Volketswil und müssen auch noch mehr Schub geben, damit sie die Startleistung erreichen. Also es ist einfach nicht im Interesse, es kann nicht im Interesse der Gemeinden sein und es kann nicht im Interesse des Werk- und Forschungsflugplatzes Dübendorf sein, dass man die Piste irgendwo falsch einträgt. Immerhin ist der Eintrag, wie ihn bis jetzt die Mehrheit der Kommission festgelegt hat, den Sie da im Text sehen, ja noch so halbwegs berücksichtigt. Aber seien wir doch ehrlich, dann kann man sie auch gerade einzeichnen. Ich plädiere dafür, dass wir ehrlich sind im Richtplan und die Piste korrekt eintragen. Stimmen Sie diesem Minderheitsantrag zu. Ich danke Ihnen.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Wir verstehen die Diskussion der SVP hier leider immer noch nicht. Niemand will heute mit dem Presslufthammer an die Piste, und das ganz sicher nicht auf der Ostseite Richtung Volketswil. Wenn dann einst der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt den

Sachplan Militär ablöst, wird der Bund entscheiden, wie die Piste in Dübendorf einzutragen ist. Da nun die Verwaltung nach dem Anstoss aus den Reihen der Gemeinden und der SVP eine neue Formulierung mit der Runway and Safety Area gefunden hat, unterstützen wir diese, auch wenn wir keinen politischen Unterschied sehen. Herzlichen Dank.

*Urs Dietschi (Grüne, Lindau):* Mich verwundert etwas, dass man in Dübendorf und zweiseitig RESA-Plätze hin baut. In Kloten existiert ein einziger bei der Piste 10/28 und zwar als Überrollschutz, damit kein Flugzeug in die Glatt fährt. Deshalb ist es fraglich, wieso in Dübendorf plötzlich auf beiden Seiten eine RESA sein soll. Beim Starten wird kaum ein Flugzeug noch abbremsen respektive es hat hinten Richtung Volketswil sowieso Wiese. Einzig könnte man auf den Gedanken kommen, dass das alte Flugregime des Flugplatzes wieder eingeführt wird, dass man über Brüttisellen–Dietlikon–Dübendorf wieder das Anfliegen üben könnte. Sonst macht das eigentlich keinen Sinn, wenn man den Flughafen betrachtet, der ein einziges Stück RESA hat und die anderen Pisten nicht. Lehnen Sie den Antrag ab.

*Doris Meier (FDP, Bassersdorf):* Ich darf es vorwegnehmen, Christian Lucek und ich sind uns in vielen Punkten einig. Sie haben es gehört, wir beide wollen, dass die Piste in Dübendorf bestehen bleibt. Wir sind uns auch einig, dass dies unter Berücksichtigung der Anliegen der umliegenden Bevölkerung stattfinden soll. Nur bei diesem Antrag haben wir Differenzen, obwohl wir beide wissen, dass die Luftfahrt in den Kompetenzbereich des Bundes fällt, wie Sie dies heute und auch am letzten Montag schon mehrmals gehört haben. Für die Pisten des Flughafens Zürich Kloten, für die es ein SIL-Objektblatt gibt, werden sie in der Richtplankarte mitsamt der RESA abgebildet. Für den Flugplatz Dübendorf fehlt hingegen ein SIL-Objektplatz. Das im weiteren Prozess zu erarbeitende SIL-Objektblatt für den Flugplatz Dübendorf wird die verbindliche Grundlage für zukünftige Betriebsreglemente und Anpassungen der Flughafeninfrastruktur bilden. Somit sind die im Rahmen der vorliegenden Teilrevision vorgenommenen Festlegungen zum Flugbetrieb sowie zum Flugfeld als Interessensbekundungen und als Ausgangslage für den SIL-Prozess zu verstehen, nicht weniger, aber auch nicht mehr.

Der Synthesebericht stellt in diesem Projekt das Herzstück dar. Es wurde von allen Beteiligten unterschrieben und sie haben bestätigt, dass sie gemeinsam die Inhalte tragen und umsetzen werden. Uns fehlt die



«Hidden Agenda». Weiter soll es auch keine Differenz zwischen dem Synthesebericht und dem Richtplaneintrag geben.

Wir haben es sehr begrüsst, dass unser Antrag zum Kommissionsantrag wurde, die FDP lehnt den Antrag Lucek ab.

*Jean-Philippe Pinto (Die Mitte, Volketswil):* Dieser Antrag der SVP ist abzulehnen. Die vorgeschlagene Richtplankarte orientiert sich am Synthesebericht, zum Beispiel an Seite 135. Änderungen müssten daher auch von den beteiligten Stakeholdern, unter anderem auch von den drei Anrainergemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen, genehmigt werden. Farblich ist die Unterscheidung in der vorgeschlagenen Richtplankarte auch für den nicht-aviatischen Spezialisten nachvollziehbar, und eben jeder Piste ist eine Runway and Safety Area, RESA, zugeordnet. Diese soll ausschliesslich Schäden am Flugzeug im Fall zu kurzer Landung, Undershooting oder eines Überrollens des Pistenendes, Overrunning, verhindern beziehungsweise minimieren.

Die Spezialkommission hat versucht, der SVP mit einer Ergänzung der Legende am Richtplantext Abbildung 6.2.2 entgegenzukommen, leider ohne Erfolg. Die Mitte stimmt der in der Spezialkommission eingebrachten Variante mit Ergänzung der Legende zu. Es geht heute nicht um die Länge der Piste, oder? Alles andere wird im SIL-Prozess entschieden. Die Anrainergemeinden werden die weitere Pistendiskussion aufmerksam und aktiv mitverfolgen. Auch hier gilt: Bevölkerung first! Besten Dank.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal:* Nach den Voten steht ja die Mehrheit fest. Also Sie werden offenbar jetzt diesen Eintrag so festlegen und damit ein falsches Bild im Richtplan abbilden. Wir sind dann sehr gespannt – verschiedene Sprecher haben auf den SIL-Prozess aufmerksam gemacht –, wir sind dann sehr gespannt, was der Bund dazu meinen wird. Ich erinnere an die Pistenverlängerungen in Zürich, als unser Rat auch den Richtplaneintrag verweigert hat und halt Bundesbern ihn entsprechend nachgetragen hat. Ich möchte aber doch zwei, drei Sachen klarstellen, das erste Detail, Frau Meier: Es ist eben genau kein Widerspruch zum Synthesebericht, denn im Synthesebericht – schauen Sie sich die Abbildungen an und auch den Text – ist halt immer die gesamte Länge drin, inklusive der RESA. Es ist genau kein Widerspruch.

Herr Dietschi, unserer Aviatikspezialist ist schon sehr überzeugend, wie er hier im Brustton der Überzeugung Fake News rausschmettern kann.

Und ich muss sagen, rhetorisch sehr, sehr geschickt. Doch Herr Diet-schi, Sie verwechseln einfach Äpfel mit Birnen, wenn Sie von Zürich die Piste 28 in Richtung Rümlang erwähnen. Das ist eben keine RESA, das ist ein EMAS, Engineered Materials Arrestor System. Sie verwech-seln das mit der RESA. EMAS, das ist ein Spezialbelag, wo das Flug-zeug einsinkt, damit es nicht die Piste überrollen kann. Bei der RESA, das ist der Teil nach dem Threshold, das ist die Linie dort, wo eigentlich die Nutzlänge der Piste definiert ist, was über den Threshold hinaus-geht. Das ist genau gleich fester Beton wie die Piste selber, der vom Flugzeug als zusätzliche Rollstrecke genutzt werden kann. Wenn Sie schon so überzeugend mit Fachbegriffen kommen – Sie kommen schon fast wie ein Pilot daher, es ist erstaunlich wie gut Sie in der Aviatik Bescheid wissen –, dann bleiben Sie bitte korrekt, wenn Sie mit Begrif-fen um sich schmeissen. Ich bitte Sie nach wie vor, unserem Minder-heitsantrag zuzustimmen.

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Ich habe hier sehr aufmerksam zugehört. Ich stelle einfach fest, dass offensichtlich die Mehrheit des Rates bereit ist, wirklich Inkonsistenzen in diesem Richtplan einzugehen beziehungsweise diese zu sanktionieren. Ich finde das extrem problematisch aus Sicht unserer Verantwortung, Inkonsistenzen einerseits mit dem Synthesebericht, der eine entsprechende Rolle spielt in diesem ganzen Verfahren, eine Inkonsistenz vor allem gegenüber auch der Realität, wie sie in Dübendorf eben ist. Und die Piste gibt es. Es braucht ja auch die Motion Lucek (*KR-Nr. 177/2015*) und überhaupt ist das ganze Thema des Pisteneintrags wieder in den Richtplan zu bringen. Das ging ja irgendwie vergessen bei der letzten Teilrevision. Eben auch der Ver-gleich mit dem Flughafen Zürich Kloten: Dort ist die gesamte Pisten-menge eingetragen und hier soll es nicht so sein, das ist eine Inkonsis-tenz. Ich glaube auch, dass eine drohende Übersteuerung des Bundes passieren wird, der sich nämlich das genau wieder ansieht. Wir hatten schon die ganze Diskussion 2014 bei den Pisteneinträgen in Zürich Klo-ten. Ich finde es sehr schade, dass wir hier nicht mutig sind als Gesamt-rat und sagen «es ist so wie es ist». Wir tragen das ein, damit wir wirk-lich ohne formale Komplikationen in die nächste Geländekammer ein-treten können. Besten Dank.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Es geht um die Darstellung der Piste im Richtplan. In der Vorlage ist die Strecke zwischen den Pisten-schwellen in einer Lilafärbung eingetragen. Im Synthesebericht ist die

Piste zweifarbig eingetragen, schwarz für die Strecke zwischen den Pistenschwellen und grau für die beidseitige RESA. Ich empfehle Ihnen, die Darstellung zu belassen und den Antrag abzulehnen, weil es dem Willen der Gemeinden entspricht, weil es die Synthese betrifft. Aber ich empfehle Ihnen auch, dem Bedürfnis der Antragsteller mit der Ergänzung, die jetzt mehrheitsfähig wurde, im Text Rechnung zu tragen. Das empfehle ich Ihnen. Ich möchte an dieser Stelle auch noch mal darauf hinweisen – das ist jetzt fast etwas vergessen gegangen –, dass zum ersten Mal die Piste ja nun im Richtplan eingetragen ist. Und das ist auch ein Teil der Erfüllung der sogenannten Motion Lucek. Und auch wenn am Schluss die Zivilluftfahrt in der Zuständigkeit des Bundes liegt, ist dies nun eine Willensbekundung gegenüber dem Parlament und es ist kein Widerspruch zu irgendwelchen Bundesvorgaben. Ich möchte erwähnen, dass der Bund, in diesem Fall vertreten durch das BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*), die Synthese unterzeichnet hat. Und man kann es auch nicht vergleichen mit der Situation am Flughafen Kloten, wo wir einen SIL haben, wo wir sehr viel weiter sind, wo wir sehr detailliert sind; es ist auch schon ein jahrzehntealter Flughafen. Und hier in Dübendorf sind wir halt bei der Koordination im Zusammenhang mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt am Anfang, das heisst, wir beginnen diesen Prozess erst. Und wir werden sicher am Ende dieses Prozesses eine in jeder Hinsicht korrekte Darstellung haben.

Ich möchte Ihnen deshalb empfehlen, der Präzisierung, die die Kommission im Text vorgenommen hat, dass zur Piste auch die RESA gehört, zuzustimmen. Ich denke, am Schluss ist dann die Differenz, die wir hier jetzt ausgetragen haben, an einem kleinen Ort. Herzlichen Dank.

### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 5 von Christian Lucek gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 121 : 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

#### *c) Flugplatzperimeter*

##### *4.7.2.3 Massnahmen*

##### *a) Kanton*

##### *b) Regionen und Gemeinden*

#### *4.9 Grundlagen*

### *6 Öffentliche Bauten und Anlagen*

#### *6.1 Gesamtstrategie*

### 6.1.2 Karteneinträge

## 6.2 Gebietsplanung

Keine Bemerkungen; genehmigt.

### 6.2.2 Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen

#### 6

#### **Minderheitsantrag: Karin Fehr Thoma, Markus Bischoff, Florian Heer**

5. Absatz, Punkt 1, Neufassung

*Der Innovationspark dient der Wettbewerbsfähigkeit, der Ressourceneffizienz und der nachhaltigen Entwicklung; entsprechend sind vor allem Ansiedlungen von Firmen zu ermöglichen, die mit ihren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten zur Treibhausgasneutralität, zum schonenden Umgang mit Rohstoffen, Materialien und Gütern und zum Schliessen von Stoffkreisläufen sowie zum Erhalt der Artenvielfalt beitragen.*

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:* Hier beantragt die Minderheit, die Merkmale der Ansiedlung von Firmen auf solche zu beschränken, welche zur Treibhausgasneutralität, zum schonenden Umgang mit Rohstoffen und dem Erhalt der Artenvielfalt beitragen. Auf dem Innovationspark sollen die Aktivitäten in drei Schwerpunkten starten: Robotik und Mobilität, Luftfahrt und Raumfahrt sowie Produktionstechnologien. Selbstredend müssen die von der Minderheit geforderten Ziele für erfolgreiche Innovationen heute mitberücksichtigt werden. Eine starre Formulierung erachtet die Mehrheit als viel zu einengend und lehnt deshalb diesen Antrag der Minderheit ab.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Eine kurze Bemerkung: Wir versuchen wirklich alles, um den Saal etwas wärmer zu heizen. Wir frieren alle.

*Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster):* Im Richtplan legen wir unter 6.2.2 eben Grundsätze und Eckwerte für die Realisierung des Innovationsparks fest. Zu meinen, dass wir hier nur raumrelevante Aspekte aufführen, ist aber verfehlt. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Im Richtplan steht zum Beispiel eben auch, dass auf dem Innovationspark gewinn- und nicht gewinnorientierte Nutzungen zulässig sind. Also gewinn- oder nicht gewinnorientiert, das hat mit einem raumrelevanten Aspekt gar

nichts zu tun. Uns Grünen fehlt eine inhaltliche Bestimmung, worauf der Innovationspark bei der Ansiedlung von Firmen fokussieren soll. Gemäss Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und Innovation muss der schweizerische Innovationspark – und damit eben auch sein Zürcher Ableger – der Wettbewerbsfähigkeit, der Ressourceneffizienz und der nachhaltigen Entwicklung dienen. Das möchten wir Grüne auch im Richtplan festgeschrieben sehen. Wir gehen aber noch einen Schritt weiter: Für uns muss der Innovationspark vor allem – und ich betone das «vor allem» – Firmen ansiedeln, die mit ihren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten zur Treibhausgasneutralität, zum schonenden Umgang mit Rohstoffen, Materialien und Gütern, zum Schliessen von Stoffkreisläufen und zum Erhalt der Artenvielfalt beitragen. Gemäss der Ende 2021 veröffentlichten ersten repräsentativen Studie vom KOF ETH (*Konjunkturforschungsstelle der ETH*) und Berner Fachhochschule über den Stand der Schweizer Kreislaufwirtschaft stehen wir hier leider noch ganz am Anfang. Erst gerade 10 Prozent der Schweizer Unternehmen setzen heute substanziell Aktivitäten im Bereich der Kreislaufwirtschaft um und erwirtschaften damit einen massgebenden Anteil ihres Umsatzes. Die Schweizer Kreislaufwirtschaft hat, positiv formuliert, also noch ein riesengrosses Potenzial. Der Regierungsrat gab uns auf unseren Antrag in der Spezialkommission zur Antwort – ich zitiere –, dass die von uns formulierten inhaltlichen Ausrichtungen mit Sicherheit berücksichtigt würden, da sie Probleme ansprechen, die in der aktuellen Zeit zwingend berücksichtigt werden sollen. Die Stiftung IPZ und die IPZ Property AG werden also angehalten sein, unsere Anliegen bei der Formulierung der Gesamt- und Cluster-Strategien und des Masterplans Rechnung zu tragen. Aber der Regierungsrat wird sich dann bei den entsprechenden Anhörungen auch an seine eigenen Aussagen in der Spezialkommission erinnern müssen. Gemäss Governance-Konzept hat der Kantonsrat auf die inhaltliche Ausrichtung des IPZ ab jetzt überhaupt keinen Einfluss mehr. Uns wird künftig einmal pro Jahr noch ein Bericht zur Information über den Stand der Entwicklung des IPZ vorgelegt. Umso wichtiger wäre es also heute, dass sich alle Kantonsratsfraktionen klar zugunsten der Kreislaufwirtschaft beziehungsweise deren Erforschung und Entwicklung auf dem IPZ Zürich aussprechen. Wir Grünen erwarten von der IPZ Property AG, der Stiftung IPZ und dem Regierungsrat, dass sie die Hauptsorgen der Bevölkerung betreffend Klimawandel, Umweltschutz und Umweltkatastrophen ernst nehmen. Das aktuelle CS-Sorgenbarometer 2022 (*Credit Suisse, Schweizer Grossbank*) bestätigt sehr eindrücklich, dass

dies die grösste Sorge der Schweizer Bevölkerung ist. Wir Grünen erwarten also von allen Beteiligten, dass sie alles daransetzen werden, dass der Innovationspark zu einem Ort für mehr ökologische Forschung wird. Den Auftrag – wir haben es schon mehrmals gehört – hat das Zürcher Stimmvolk der Regierung 2022 mit der Annahme des Verfassungsartikels zur Kreislaufwirtschaft und mit der Annahme desjenigen zum Klimaschutz bereits erteilt. Nutzen wir doch diese Grosschance auch im IPZ Zürich in Dübendorf.

*Harry Robert Brandenberger (SP, Gossau):* Ich gehe mit sehr vielem einig, was Karin Fehr vor mir gerade gesagt hat, gerade inhaltlich sind wir auf der gleichen Linie. Wir hoffen, dass der Innovationspark ein Hort für innovative Firmen wird, die sich im Bereich Kreislaufwirtschaft, Umbau hin zu Klimaneutralität engagieren. Trotzdem lehnen wir den Eintrag im Richtplan ab. Wir sehen hier die Wirtschaftsfreiheit auf Stufe Richtplan beschnitten, was nicht am richtigen Ort ist. Umso wichtiger scheint mir, dass eben genau die Stiftung IPZ hinschaut, was für Firmen angezogen werden. Ich gebe ein kleines hypothetisches Beispiel: eine Firma, die Satelliten entwickelt. Die Satelliten können vielleicht im Umweltbereich eingesetzt werden, um Methan-Lecks zu detektieren. Die gleichen Satelliten könnten aber auch im Waffenbereich eingesetzt werden, damit Waffen oder Raketen zielsicherer ihr Ziel finden. Das ist natürlich dann schwierig zu sagen, ob so eine Firma auf das Areal des Innovationsparks kommen soll oder nicht. Insofern wäre es wichtig, dass eben ESG-Kriterien (*Environmental, Social and Governance*) angewendet werden, wenn es darum geht, welche Firmen angesiedelt werden. Das gilt für die Stiftung IPZ wie auch für die GZA (*Greater Zurich Area*), die die Stiftung allenfalls auch hier ansiedeln wird. Besten Dank.

*Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.):* Der Innovationspark Zürich wird von privaten Investoren finanziert und betrieben und ist zugleich wichtiger Teil der Innovationspolitik von Bund und Kanton Zürich. Dieses Zusammenspiel wurde von den Beteiligten miteinander vereinbart und sieht die drei Innovations-Schwerpunkte Robotik und Mobilität, Luft und Raumfahrt sowie Produktionstechnologien vor, so wie es der Kommissionspräsident bereits erläutert hat. Gerade der letzte Punkt lässt durchaus zu, dass das Anliegen der Grünen in Richtung Kreislaufwirtschaft eben auch genau in diesen Technologien vorangetrieben wird. Der Richtplan ist aber ein behördenverbindliches Planungsinstrument und kann nicht in die Ansiedlungsfreiheit der privaten Investoren

eingreifen. Es macht daher wenig Sinn, grundsätzliche Ausrichtungen und bereits funktionierende Ansätze mit dem Antrag infrage zu stellen. Wir werden daher den Mehrheitsantrag unterstützen. Besten Dank.

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 6 von Karin Fehr Thoma gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 117 : 47 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

*Rückkommensantrag*

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Einfach damit es für das Protokoll stimmt, ich nehme es auf meine Kappe: Wir haben die Fragestellung falsch verstanden und bitten um Wiederholung der Abstimmung, damit das Stimmenverhältnis korrekt ist.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Für ein Rückkommen braucht es 20 Stimmen.

*Abstimmung über den Rückkommensantrag*

**Für Rückkommen auf die Abstimmung über den Minderheitsantrag 6 stimmen 110 Ratsmitglieder.** Damit ist das Quorum erfüllt und Rückkommen beschlossen.

*Wiederholung der Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 6 von Karin Fehr Thoma gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 146 : 25 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

7

***Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bischoff, Harry Robert Brandenberger, Sylvie Matter:***

5. Absatz, Punkt 4, Neufassung

*Ebenfalls zulässig sind ... Wohnnutzungen, soweit diese mit der aviatischen Nutzung vereinbar sind.*

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:* Hier beantragt die Minderheit, dass auch Wohnnutzungen möglich sein

sollten. Die Mehrheit lehnt dies ab. Gemäss den Bedingungen des Bundes dürfen keine Wohnungen für dauerhafte Wohnnutzungen auf dem Gelände erstellt werden. Zulässig ist nur Wohnen für eine beschränkte Zeit wie bei einem Campus-Gelände bei Universitäten. Dies entspricht auch dem Grundsatz gemäss Artikel 33 des Bundesgesetzes über die Förderung der Forschung und der Innovation. Auch dort steht, dass nur zweckgebundene Nutzungen auf einem Innovationsstandort möglich sind, und dauerhafte Wohnnutzung gehören nicht dazu. Deshalb beantragt Ihnen die Mehrheit der Kommission, diesen Antrag abzulehnen.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Der Innovationspark wird viele Arbeitsplätze schaffen. Das freut uns und wir hoffen, dass einige dieser Menschen auch in der Nähe wohnen werden und nicht von allzu weit auf das Gelände pendeln wollen. Aber die Mietsituation im Glatttal ist heute schon angespannt und vielleicht sogar noch mehr als angespannt. Da bergen diese zusätzlichen Menschen und die ganzen Familien eine zusätzliche Anspannung oder eben eine Überspannung. Darum ist es für uns unverständlich, warum wir in unserem Richtplan eintragen, dass Wohnnutzungen nur sehr eingeschränkt möglich sein sollen. Nein, wir müssen heute die Chance packen und das Generationenprojekt am Flugplatz Dübendorf für alle zu einem Gewinn werden lassen und eben auch alle Menschen hier wohnen lassen. Herzlichen Dank.

*Doris Meier (FDP, Bassersdorf):* Ich darf mein Votum kurz machen: Diese strategische Landreserve ist und kann kein gewöhnliches Entwicklungsgebiet darstellen. Dies würde nicht dem Grundsatz der Abgabe der Grundstücke vom Bund an den Kanton zum Zweck des Aufbaus eines Innovationsparks entsprechen. Der angebotene Wohnraum soll den dort tätigen Akteuren zur Verfügung stehen und nicht zu einer allgemeinen Siedlungsentwicklung führen. Die FDP lehnt den Antrag ab.

*Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon):* Dieser Park dient auch für die Erholung und Freizeit der Bevölkerung. Das erarbeitete Natur- und Erholungskonzept umfasst einen grossen Teil des Geländes. Bis zu 14'000 Forschende sollen dereinst in einem campusartigen Stadtquartier tätig sein. Dieser einzigartige Raum soll nicht für reines Wohnen genutzt werden. Eine Kantonsschule hingegen wäre passend zum Campus und erbringt einen Mehrwert.



*Julian Croci (Grüne, Dübendorf):* Es steht ausser Frage, dass der Innovationspark viele Arbeitsplätze schaffen wird. Mehr als 15'000 Vollzeitäquivalent-Arbeitsstellen existieren bereits heute in Dübendorf. Mit dem Innovationspark sollen noch einmal bis zu 14'000 dazukommen, was fast einer Verdoppelung entspricht. Es ist klar, dass die im Innovationspark Beschäftigten und ihre Familien irgendwo wohnen müssen, am besten in der Nähe ihres Arbeitsplatzes; zum einen, um die Verkehrsinfrastruktur zu entlasten, zum anderen, weil kürzere Arbeitswege ökologischer sind. Und zusätzlich bedeuten kürzere Arbeitswege auch mehr Freizeit und mehr Lebensqualität. Dies führt unweigerlich dazu, dass in den umliegenden Gemeinden die Wohnungsnachfrage steigen wird, was die Mietpreise in den umliegenden Gemeinden wohl weiter in die Höhe treiben wird. In diesem Kontext scheint es sinnvoll, möglichst viele Wohnungen auf dem Innovationspark zu haben, optimalerweise kostengünstig und allen zugänglich. Leider macht uns hier der Bund einen Strich durch die Rechnung. Die Bedingungen, unter welchen der Bund den Boden für den Innovationspark abgibt, lassen nur eine Nutzung im Zusammenhang mit dem Innovationspark zu, wie im Hauptantrag festgehalten. Aus diesem Grund lehnt die Grüne Fraktion diesen Minderheitsantrag ab, auch wenn wir der Motivation und der Grundidee zustimmen.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Auch die AL ist sich der Ausgangslage durchaus bewusst, dass dieser Antrag ja einerseits keine Chance haben wird, andererseits aber auch dem Wunsch des Bundes beziehungsweise den Vorgaben widerspricht. Nichtsdestotrotz muss man hier wiederholen, dass leider begleitende Massnahmen notwendig sind, flankierende Massnahmen. Denn auf den Innovationspark, den wir hier schaffen, werden eher Gutverdienende ziehen. Und dabei geht es nicht nur um Wohnraum – um das ein bisschen auszuweiten – für diejenigen, die dorthin ziehen, die auch in der Nähe wohnen wollen, sondern es muss auch sichergestellt werden, dass die bisher dort wohnende Bevölkerung geschützt wird. Es braucht hier flankierende Massnahmen, damit kein Mieter vertrieben wird, da durchaus anzunehmen ist, dass es hier auch zur Gentrifizierung kommen wird. Daher wird die AL diesem Minderheitsantrag zustimmen, durchaus auch als Hinweis darauf, dass man hier ein Auge darauf haben muss, dass es nicht zu unerwünschten Effekten kommt. Besten Dank.

*Regierungsrat Martin Neukom:* Dieser Antrag, das Schaffen von Wohnraum auf dem Innovationspark, wäre vielleicht durchaus wünschenswert. Planungsrechtlich würde dem nichts im Wege stehen, aber vertragsrechtlich. Denn das Land gehört dem Bund. Er gibt es uns im Baurecht und deshalb bestimmt der Bund die Bedingungen, unter welchen er dieses Land dem Kanton Zürich respektive der Stiftung, dem Innovationspark, gibt. Und dieser Zweck ist nicht, Wohnraum zu schaffen, sondern dieser Zweck ist der Innovationspark. Deshalb können wir Wohnen nur insofern auf dem Areal zulassen, als ein direkter Zusammenhang mit dem Innovationspark besteht. Das Gleiche gilt auch für die anderen Nutzungen. Wir versuchen, innerhalb dieses Rahmens auf dem Areal trotzdem einen möglichst bunten Nutzungsmix zu erreichen, damit das nachher ein lebendiges Stadtquartier wird. Aber breite Wohnnutzungen sind diesbezüglich leider nicht möglich, deshalb ist dieser Antrag leider nicht umsetzbar. Ich bitte Sie, ihn abzulehnen. Besten Dank.

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 7 von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 124 : 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

**8**

***Minderheitsantrag Christian Schucan, Christian Lucek, Doris Meier, Jean-Philippe Pinto, Jürg Sulser, Marcel Suter, Orland Wyss:***

5. Absatz, Punkt 5, 4. Beistrich (gemäss Antrag Regierung)

- *dem innovativen Standort angemessene Nachhaltigkeitsstandards;*

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:* Hier übernimmt die Minderheit den Antrag des Regierungsrates und will angemessene Nachhaltigkeitsstandards festlegen. Die Verwaltung erklärte, die bau- und umweltschutzrechtlichen Anliegen seien bereits im kantonalen Gestaltungsplan verbindlich festgelegt, weshalb keine zusätzlichen Anforderungen in den Richtplan festgeschrieben werden müssten. Die Mehrheit hingegen lehnt dies angesichts der drohenden Umweltschäden als ungenügend ab und verlangt deshalb höchste Nachhaltigkeitsstandards. Die Kommission beantragt Ihnen, diesen Mehrheitsstandpunkt zu unterstützen.

*Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.):* Ich spreche gleich zu beiden Minderheitsanträgen, die ich gestellt habe: Für die Richtplanung sind dies eine nicht geeignete detaillierte Regelungsdichte und Vorgaben, welche keinen angemessenen Projektierungsspielraum mehr offenlassen. Zudem sind für Teilbereiche ja bereits eigentümerverbindliche Regelungen im kantonalen Gestaltungsplan festgelegt worden, die in dem Sinn rechtsverbindlich sind und nicht mehr übersteuert werden können. Deshalb machen diese Anträge, die von der Mehrheit der Kommission unterstützt werden, gar keinen Sinn. Besten Dank.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Martin Farner-Brandenberger ist auf der Liste. Wünscht er das Wort? Wenn ja, wo ist er und warum? (*Heiterkeit*) Offenbar nicht, dann nehmen wir Cristina Cortellini.

*Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon):* Ich spreche zu den nächsten Anträgen: Dieser Park ist nicht nur ein Innovationspark. Er ist ein Park für alle, für die Bevölkerung, Wissenschaft, Wirtschaft, Flora und Fauna. Das Areal selbst ist ein Leuchtturm für innovative, umweltverträgliche, nachhaltige, urbane Entwicklung konzipiert, mit Fokus auf schonenden Umgang mit Ressourcen und Verminderung von grauer Energie. Die Innovation Mall ermöglicht urbane Freiräume, der Säntispark und der Fliegerpark bieten Raum für Naherholung und Openair-Anlässe, und fast die Hälfte des Areals wird ökologisch verbessert. Das ganze Gebiet strebt ein optimales Mikroklima an. Die Bäche werden aus ihrem Dornröschenschlaf geweckt, offengelegt und revitalisiert. Der neue, öffentlich zugängliche Flugfeldpark wird für den ökologischen Ausgleich und das Regenwassermanagement genutzt und dient so dem Mikroklima, der Biodiversität und dem natürlichen Wasserkreislauf. Darüber hinaus sorgen ausgedehnte Wiesen, Moore und Feuchtwälder für einen eigenständigen Lebensraum als Vernetzungselement. Die naturnahe Umgebungsgestaltung sorgt ausserdem der Hitze und Trockenheit vor. Und um Kollisionen zwischen Vögeln und Flugzeugen zu vermeiden, wird ein Wildtiermanagement etabliert. Der Fuss- und Veloverkehr wird mit dem übergeordneten Netz der Gemeinden verknüpft und entlang des neuen Flugplatzrundweges geführt. Für die lokale Bevölkerung bedeutet der Innovationspark einen Mehrwert, der sich nicht in Rappen und Franken bemisst. Er ist mehr als die Kirsche auf der Torte. Nebst den besseren attraktiven Verbindungen wird auch die tägliche Lebensqualität gesteigert. Auf dem Areal entsteht eine grosse Fläche für Erholung, Sport, Spiel und Freizeit. Hier wird geforscht gefunden, gestaltet, ge-

lernt, geprüft und gestartet, aber auch gelaufen, geradelt, gechillt, gesungen, getanzt und – wer weiss – vielleicht auch geliebt und getraut. Trauen wir uns! Sagen wir heute Ja, Ja zur Innovation auf allen Ebenen, Ja zu diesem Park so wie von allen Stakeholdern erarbeitet. Natürlich geht das. Danke.

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 8 von Christian Schucan gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

**9**

*Minderheitsantrag Christian Schucan, Christian Lucek, Doris Meier, Jean-Philippe Pinto, Jürg Sulser, Marcel Suter, Orland Wyss:*

5. Absatz, Punkt 5, 6. Beistrich (gemäss Antrag Regierung)

*- die naturnahe Gestaltung freier Flächen und deren Vernetzung;*

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:* Hier beantragt die Minderheit im Einklang mit dem Antrag des Regierungsrates, eine naturnahe Gestaltung festzusetzen. Der Regierungsrat meinte, der Antrag der Mehrheit sei für einen Richtplan nicht stufengerecht. Es bedürfe einer Einzelfallbetrachtungsweise. Die Mehrheit erachtet hingegen eine solche Wortwahl als unzureichend und verlangt eine biodiversitätsfördernde Gestaltung am Boden und an den Gebäuden.

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 9 von Christian Schucan gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:* Die Kommission hat einstimmig eingefügt, dass auch die Vermeidung unnötiger Lichtemissionen in den Richtplan aufzunehmen sei. Man hat gefunden, das sei ein wichtiges Ziel, und es hat eine Einstimmigkeit gegeben. Ich bin verpflichtet, diese Änderung, die gemacht wurde, hier zu erläutern.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

## 10

***Minderheitsantrag Karin Fehr Thoma, Markus Bischoff, Harry Robert Brandenberger, Florian Heer, Felix Hoesch, Sylvie Matter:***

5. Absatz, Punkt 7, Ergänzung

*Die Erschliessung mit dem ...*

*... ist auszuschliessen. Für die Anzahl der im direkten Zusammenhang mit dem Innovationspark erzeugten Fahrten des motorisierten Individualverkehrs wird zwecks Siedlungsverträglichkeit eine Obergrenze festgelegt. Die Fahrtenbegrenzung und die dafür nötigen Massnahmen wie ein Mobilitäts- und Parkierungsmanagement sind in Verträgen oder Planungsinstrumenten zu regeln. Auf dem Parkway ist Tempo 30 und für die Feinerschliessung sind Begegnungszonen vorzusehen.*

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:* Hier beantragt eine Minderheit, es sei eine Obergrenze für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) aufzunehmen und die Einführung von generell Tempo 30 sei ebenfalls festzuhalten. Die Mehrheit lehnt diesen Antrag ab. Sie erachtet die Festlegung einer Tempolimit und einer Obergrenze des MIV als nicht stufengerecht für einen kantonalen Richtplan. Und hier sei vielleicht noch eine persönliche Bemerkung erlaubt: Es gibt ja auch die normative Kraft des Faktischen. Man kann sich also nicht vorstellen, glaube ich, wenn man diese Pläne ansieht, dass hier je einmal schneller als mit Tempo 30 gefahren werden kann, denn es soll ja ein belebtes Gebiet werden.

*Julian Croci (Grüne, Dübendorf):* Die Grünen haben diesen Antrag mit Unterstützung der AL und der SP eingereicht, weil die Gefahr besteht, dass das massiv höhere Verkehrsaufkommen um den Innovationspark die Lebensqualität in den angrenzenden Quartieren massiv beeinträchtigt. Bereits heute ist die Wangenstrasse stark befahren. Sie führt zur A15. Mit dem Bau des Leistungssportzentrums Dürrbach dürfte die Belastung in Zukunft nochmals zunehmen – und dies noch ohne Innovationspark. Dabei liesse sich der Mehrverkehr des Innovationsparks bewältigen. Der Bahnhof Dübendorf garantiert den Anschluss an das S-Bahnnetz und der Innovationspark ist nicht weit davon entfernt. Velo- und Fussverkehr können für die letzten Meter super genutzt werden. Hier muss zügig vorwärtsgemacht werden, auch damit der Innovationspark möglichst früh der Bevölkerung zugänglich wird. Zu einem späteren Zeitpunkt kommt der neue Abschnitt der Glattalbahn hinzu, der das Angebot ergänzt. Keine Lösung ist das Auto: unökologisch, laut und

platzintensiv. Und während der Bauarbeiten kommt auch noch der Baustellenverkehr hinzu, eine weitere Belastung für die umliegenden Quartiere. Eine Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs ist darum nötig und schützt vor einem Verkehrskollaps. Unser Antrag orientiert sich dabei an der mehrheitsfähigen Lösung im Quartier Lengg in Zürich. Nur konkrete Fahrtenbegrenzung, deren Controlling und Massnahmen können eine quartierverträgliche Erschliessung des Innovationsparks garantieren. Die Massnahmen, um die Fahrtenbegrenzung zu erreichen, müssen früh mitgedacht werden. Der Wert von einem Parkplatz pro zehn Arbeitsplätze sieht zu viele Parkplätze vor und ist zu starr. Bevor grosse Parkhäuser gebaut oder Aussenparkplätze wertvollen Platz unbrauchbar machen, muss sicher sein, dass andere Mobilitätsformen den Verkehr nicht zur Genüge bewältigen können. Ansonsten fördern zu viele Parkplätze absolut unnötigen Mehrverkehr mit dem Auto.

Der zweite Teil des Antrags betrifft die Geschwindigkeit. Eine niedrige Geschwindigkeit, 30 Kilometer pro Stunde, auf den Parkway respektive 20 Kilometer pro Stunde in der Begegnungszone, in der Feinerschliessung schaffen Sicherheit. Dies ist insbesondere wichtig, um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Daneben braucht es niedrige Geschwindigkeiten für den qualitativ hochwertigen Aussenraum, der der Bevölkerung im Synthesebericht mit hübschen Illustrationen versprochen wird. Es muss für die lokale Bevölkerung attraktiv sein, die öffentlichen Bereiche und Naherholungsgebiete zu besuchen und zu nutzen und damit dem Innovationspark Leben einzuhauchen. Die Grünen bitten, unseren Antrag zu unterstützen und damit einen echten Mehrwert für die lokale Bevölkerung zu schaffen. Vielen Dank.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Ich bitte um Ruhe (*der Geräuschpegel im Saal ist hoch*), gehen Sie raus zum Reden, Bewegung tut gut, wenn es kalt ist.

*Doris Meier (FDP, Bassersdorf):* Diesen Antrag lehnen wir ab, weil er nicht stufengerecht ist und eine Festsetzung der Fahrtenbegrenzung, Tempo 30 oder Begegnungszonen nichts im kantonalen Richtplan zu suchen haben. Es wäre wohl das Gleiche wie wenn ich Ihnen sagen würde «ich tüftle an einem innovativen Auto mit einem neuartigen Antrieb» und Sie fragen mich, welche Farbe das Auto hat.

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 10 von Karin Fehr Thoma gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 113 : 57 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

**11**

***Minderheitsantrag: Florian Heer, Markus Bischoff, Harry Robert Brandenberger, Karin Fehr Thoma, Felix Hoesch, Sylvie Matter***

5. Absatz, Punkt 12, 1. Satz, Neufassung

*Die städtebauliche Entwicklung soll klimapositiv und biodiversitätsfördernd erfolgen. Es sind ...*

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:*

Die Minderheit beantragt Ihnen, dass die städtebauliche Entwicklung klimapositiv und biodiversitätsfördernd sein soll. Die Mehrheit der Kommission erachtet diese nochmalige Aufzählung der Biodiversität als unnötig, weil sie bereits im Richtplan aufgeführt sei. Die Klimapositivität würde zudem bedeuten, dass mehr Treibhausgas entzogen als zugeführt wird. Ob für eine solche Massnahme eine gesetzliche Grundlage vorliege, sei zudem sehr fraglich. Deshalb beantragt Ihnen die Mehrheit der Kommission, diesen Antrag abzulehnen.

*Florian Heer (Grüne, Winterthur):* Die im Synthesebericht vorgelegten Ziele der Bauten sind gut, da sind wir uns einig. Doch «gut» ist in der Klimakrise und in der Biodiversitätskrise eben nicht gut genug, es braucht deutlichere Schritte. Angesichts der langen Ausbaudauer durch die gestaffelte Baurechtsvergabe müssen bereits heute die Bau- und Städtebauprinzipien der Zukunft antizipiert werden. Das im Synthesebericht umrissene Umweltschutzkonzept schlägt ökologische Bauweise, Anergie, modulare Bauweise et cetera vor. Das ist gut, damit sind wir einverstanden, doch wünschen wir uns, die Regierung wäre hier noch mutiger gewesen und hätte zwingend eine klimapositive Bauweise vorgegeben. Wir begründen unseren Antrag unter anderem mit einer Studie im Auftrag des Bundes mit dem Titel «Klimapositives Bauen», ein Beitrag zum Pariser Absenkepfad aus dem Jahre 2021, welche übrigens auch vom Kanton Zürich finanziell unterstützt wurde. Deshalb verwundert uns etwas, dass hier bereits die Formulierung von «klimapositiv» zu Fragen führte. In der Fachwelt wird bezweifelt, dass die Schweiz ihre selbstgesteckten Klimaziele bis 2050 erreichen kann. Die Bauwirtschaft ist für einen Anteil von 33 Prozent der Schweizer Treibhausgasemissionen verantwortlich. Bei den Betriebsemissionen

von Gebäuden ist die Schweiz bereits einigermaßen auf Kurs. Bei denen, welche bei der Errichtung, der Sanierung, dem Abbruch oder der Entsorgung von Gebäuden entstehen, ist der Kurs weit weniger gut. Diese Bereiche umfasst «klimapositiv» eben auch. Ein Neubau emittiert während der Bauphase mehr Treibhausgasemissionen als während einer durchschnittlichen Betriebsphase von 60 Jahren. So ist die Dekarbonisierung der Bausubstanz also unsere nächste grosse Aufgabe. Auch wenn im Gebäudebereich gewisse Erfolge erzielt werden konnten, scheint es unwahrscheinlich, dass die politischen Ziele des Absenkpfeils, welche der Bund uns vorgegeben hat, ausreichen werden. Und die Autoren dieser Studie fordern auch, dass bereits während der strategischen Planungsphase die Entscheidungsträger, Entwickler, Baurechtgeber, Bauherrschaften et cetera klimapositives Bauen einfordern müssen. Tun wir es auch! Bauen bietet drei Kategorien, um temporäre und dauerhafte Treibhausgasemission zu senken. Das erste ist die CO<sub>2</sub>-Sequestrierung im Boden. Hier werden Materialien nach dem Rückbau mittels Pyrolyse dauerhaft in den Boden eingearbeitet und dienen der Landwirtschaft, Stichwort «TerraPreta». Der zweite ist biogene, temporäre Kohlenstoffspeicher, das sind Biomassenmaterialien, welche für Jahre in Gebäuden verbaut sind. Und das dritte ist die CO<sub>2</sub>-Sequestrierung von Baustoffen, die schnell anwachsende Anzahl von Materialien, welche eben Treibhausgase aus der Atmosphäre einfangen. Beispiele und Material gibt es zuhauf: Vollholzkonstruktion, Strohdämmung, Produkte aus Hanfstein, Made of Air, Polymer, Scrimber, Schaumglasschotter, Zirkulärer Beton, Lehmschaum et cetera. Am besten würden wir hauptsächlich Holz100 bauen und das Holz am Ende eben pyrolysieren. Es liegen jedoch noch keine einfachen technischen Lösungen vor und die Baubranche ist träge. Einzelne Massnahmen reichen nicht, somit müssen wir heute weitere Massnahmen vorwegnehmen. Ein Fazit der Studie ist auch, dass für die breite Umsetzung die Freiwilligkeit nicht reichen wird. Es müssen rasch politische Schritte zur Regulierung der Treibhausgasemissionen bei der Gebäudeerstellung umgesetzt werden. Und wenn nicht mal ein Leuchtturmprojekt wie der IPZ diese Vorgaben erhält, wer dann? Dann wird es eben viel zu lange dauern.

Der zweite Teil des Antrags fordert eine biodiversitätsfördernde Städtebauentwicklung. Das ist uns Grünen besonders wichtig, weil die Biodiversitätskrise eine stille Krise ist, deutlich weniger sichtbar als die Klimakrise, deswegen leider nicht weniger dramatisch. Die wichtigsten anthropogenen Faktoren für das Aussterben von Arten und den Verlust



von Vielfalt sind weitgehend bekannt: Zerstörung und Verschlechterung der natürlichen Lebensräume, Klimawandel, Eutrophierung, Umweltverschmutzung und Übernutzung. Auf breitester wissenschaftlicher Grundlage zeigt der Weltbiodiversitätsrat in seinem neusten Bericht auf, wie schlimm es um die Natur weltweit bestellt ist: Die natürlichen Ökosysteme sind überlastet, Tier- und Pflanzenarten verschwinden in rasantem Tempo und somit unsere Existenzgrundlage. Ein Leuchtturmprojekt wie der Innovationspark muss sich an den Zielen der Zukunft messen, sonst ist er bald schon Mittelmaß, wie ich bereits erwähnt habe. Setzen Sie mit uns hohe Ziele und unterstützen Sie unseren Antrag. Besten Dank.

*Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.):* Ja, geschätzter Florian Heer, ich hatte den Eindruck, dass du hier ein flammendes Votum bezüglich Klimasituation gehalten hast, aber dass du verkannt hast, dass wir hier eigentlich über den Innovationspark sprechen. Beim Innovationspark Dübendorf/Zürich haben wir auch denkmalgeschützte Gebäude. Bei denkmalgeschützten Gebäuden ist es nicht so einfach, bei Sanierungen klimawirksame Massnahmen zu ergreifen. Wenn ich diese dann bei Neubauten kompensieren muss, dann stellt sich die Frage: Habe ich überhaupt die Technologie? Und das ist das Problem eures Antrags. Ich habe deine Ausführung, dass sich in Zukunft sehr viel bewegen wird, sehr wohl zur Kenntnis genommen. Die Gesetzgebung und die Planungsvorgaben im Planungs- und Baugesetz werden dann, wenn diese Technologien vorhanden sind, auch entsprechend umgesetzt. Deshalb braucht es hier gar keine Spezialregelung. Besten Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 11 von Florian Heer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 112 : 58 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:* Die Kommission hat noch das Wort «ökologisch» bei «Aufwertung» eingesetzt, das war ein einstimmiger Antrag. Der Satz heisst jetzt: «Ausgehend von einer gesamthaften Natur- und Landschaftskonzeption ist eine phasenweise Gestaltung und ökologische Aufwertung der Flächen vorzusehen.» Besten Dank.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

## 12

**Minderheitsantrag: Andreas Hasler, Cristina Cortellini, Florian Heer, Harry Robert Brandenberger, Karin Fehr Thoma, Felix Hoesch, Sylvie Matter**

Tabelleneintrag D2, Ergänzung

*Sicherung ... sind auszuschöpfen. Das Areal ist von zusätzlichen Bauten und Anlagen freizuhalten, ausser solchen, die für den sicheren Flugbetrieb notwendig, aber nicht kapazitätssteigernd sind.*

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:* Die Minderheit beantragt, festzuhalten, dass das Areal von zusätzlichen Bauten und Anlagen freizuhalten sei. Die Mehrheit lehnt diesen Antrag ab. Das Flugfeld soll im regionalen Flugrichtplan Glatttal als Landschaftsförderungsgebiet und als Freihaltegebiet von regionaler Bedeutung eingetragen werden. Der regionale Richtplan Glatttal wurde bis zum 25. Juli 2022 aufgelegt und das Ergebnis wird nun ausgewertet. Weil die verschiedenen Richtpläne, also die kantonalen und die regionalen, sich nicht widersprechen dürfen, ist es nicht zulässig, solches nun im kantonalen Richtplan festzulegen. Der Entwurf des regionalen Richtplans sieht vor, dass nur untergeordnete Bauten und Anlagen, wie Pavillons oder Freiraummöblierung, zulässig sein sollen. Damit wird der Freihaltung des Flugfeldes genügend Rechnung getragen. Deshalb lehnt die Mehrheit der Kommission diesen Antrag ab.

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon):* Wir sind hier in einem äusserst dicht überbauten Gebiet im Glatttal, das eine sehr grosse Freifläche hat, und das ist eine sehr grosse Qualität. Nun überbauen wir, werden wir einen Teil dieser grossen Freifläche überbauen. Das ist auch sehr sinnvoll. Das ist gut für diesen Innovationspark, da stehen wir zu 100 Prozent dahinter. Wir sind aber auch der Meinung, dass mit dieser Überbauung eine klare Aussage verbunden werden soll, dass eben der Rest freigehalten werden soll. Und selbstverständlich darf übergeordnet dieser Wunsch geäussert werden. Es müsste dann einfach untergeordnet im regionalen Richtplan eine Anpassung erfolgen. Während den Arbeitszeiten wird im Kanton Zürich jede Stunde, jede einzelne Stunde, ausserhalb der Bauzone eine Baustelle eröffnet. Da wird unglaublich viel gebaut. Und das könnte auch mit diesem grossen Freiraum passieren, der eben für die Bevölkerung frei bleiben soll. Es geht nicht an, dass da verschiedene Ideen verwirklicht werden sollen. Eine Burg für die Kleinen, eine Spielburg, vielleicht ein Kulturpavillon oder vielleicht

soll die Fläche mit Fotovoltaik belegt werden. Da wird es sehr viele Ideen geben, was auf dieser Fläche passieren kann. Und das ist nicht gut, das wollen wir verhindern. Wir wollen festhalten, dass die Freifläche frei bleiben soll.

#### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 12 von Andreas Hasler gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

#### *6.7 Grundlagen*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *II. Mitwirkungsbericht bezüglich der nicht berücksichtigten Einwendungen*

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ:* Wir sind diesen Mitwirkungsbericht bezüglich der nicht berücksichtigten Einwendungen durchgegangen und ich habe da nichts mehr weiter hinzuzufügen.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Das Wort wird weiter nicht mehr gewünscht. Der Mitwirkungsbericht mit den nicht berücksichtigten Einwendungen wird zur Kenntnis genommen. Besten Dank.

#### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 147 : 22 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Festsetzung des revidierten kantonalen Richtplans gemäss Ziffer I der Vorlage 5821a zuzustimmen.**

#### *II.–VII*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Datenbasierte Energieplanung für Gemeinden**

Antrag der Redaktionskommission vom 4. Oktober 2022

KR-Nr. 414/2019

*Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Präsidentin der Redaktionskommission:* Die Redaktionskommission hat an dieser Vorlage keine Änderung vorgenommen. Besten Dank.

*Redaktionslesung*

*Titel und Ingress*

*I. Das Energiegesetz vom 19. Juni 1983 wird wie folgt geändert:*

*§ 7*

*II.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Dispositiv*

*Titel und Ingress*

*I. und II.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Damit ist die Vorlage redaktionell durchberaten.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 72 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 414b/2019 zustimmen**

Das Geschäft ist erledigt.

#### **5. Ausbau und Förderung der dezentralen Stromspeicherinfrastruktur**

Motion Nicola Siegrist (SP, Zürich), Daniel Heierli (Grüne, Zürich), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Franziska Barmettler (GLP, Zürich), Manuel Sahli (AL, Winterthur) vom 6. Juli 2020

KR-Nr. 268/2020, RRB-Nr. 1007/21. Oktober 2020 (Stellungnahme)

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 21. Oktober 2020 bekannt gegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

*Nicola Siegrist (SP, Zürich):* «Ohne leistungsfähige Stromspeicher keine Energiewende», so formulieren es Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler der Internationalen Energieagentur in einer aktuellen Studie. Und wir wissen alle: ohne Energiewende auch kein Klimaschutz und keine unabhängige Stromversorgungssicherheit. Wir wissen ebenfalls, dass der Wechsel weg von Atomstrom und fossilen Energien auch ein Wechsel weg von grossen Bandstrom-Energien bedeutet. Die Produktion und der Konsum werden zukünftig unabhängiger voneinander funktionieren. Dafür brauchen wir die Möglichkeit, den Strom zu speichern, kurz- und mittelfristig sowie auch saisonal. In der Schweiz haben wir glücklicherweise grosse Pumpspeicherwerke. Diese waren unter anderem auch eine Folge davon, dass nicht gleichzeitig produziert wie konsumiert wurde, nun halt einfach bei den Atomkraftwerken. Die Pumpspeicherwerke ermöglichen es, grosse Energiemengen zu speichern, sie reichen jedoch nicht aus. Wir brauchen mittelfristig eine Stromspeicherinfrastruktur aus verschiedensten Technologien von Lithium-Ionen-Batterien über Pumpspeicherwerke hin zur Speicherung über «Power to X». Daraus ergeben sich auch weitere Potenziale, wie eine Entlastung des Stromnetzes, da besser lokal produziert wie auch konsumiert werden kann. Ich hoffe, dass sich damit ein Grossteil dieses Rates einverstanden erklären kann.

Nun haben wir die fast einmalige Möglichkeit, diesen Prozess vergleichsweise früh zu starten. Selbst wenn es mittlerweile zweieinhalb Jahre her ist, seit wir diese Motion eingereicht haben, und es nicht gerade für diesen Rat spricht, dass es zweieinhalb Jahre dauert, um ein klima- und energierelevantes Geschäft zu behandeln, ist es vielleicht nicht allzu schlecht, weil der Rat in dieser Zeit dazulernen konnte. Wenn uns nämlich die vergangenen Monate etwas gezeigt haben, dann, dass der Markt bei essenziellen Gütern wie Strom scheitern kann. Und genau dieser Markt wird auch nicht fähig sein, eine sinnvolle Stromspeicherinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Und nein, es bringt nichts, wenn sich nun jedes Einfamilienhaus eine Tesla-Batterie in den Keller stellt. Dies wäre nicht effizient, weder in Bezug auf die natürlichen Ressourcen noch in Bezug auf die Investitionskosten. Auch diese ineffiziente Entwicklung soll eine Strategie, wie sie diese Motion for-

dert, vermeiden, und auch die Regierung wird diese Weisheit irgendwann erreichen. Wenn Sie aus der aktuellen Krise lernen mögen, dann stimmen Sie der Motion also zu. Gerade auch jene Fraktionen, die mit der Energiewende den Untergang der Schweiz befürchten, haben heute die Möglichkeit, einen der verschiedensten nötigen Schritte dafür zu tun. Wir möchten, dass der Regierungsrat eine Strategie für den Ausbau der dezentralen Stromspeicherinfrastruktur erarbeitet und festlegt. Diese soll sowohl die Analyse des Bedarfs wie die Planung und die allfällige nötige Förderung beinhalten. Dazu ist der Vorstoss bewusst offen formuliert. Im Sinne dieser Offenheit rege ich die Regierung auch an, die dezentrale saisonale Speicherung mitzudenken. Ich bitte Sie, die Motion zu überweisen. Herzlichen Dank.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Vor drei Jahren hat mir mein Optiker reinen Wein eingeschenkt und aufgezeigt, dass ich nicht nur im Lesebereich eine Sehschwäche habe, sondern auch mein Blick in die Ferne inzwischen trüb und unscharf ist. Seither gehöre ich auch zur grossen Zahl der Gleitsichtbrillenträger und freue mich über den geschärften Weitblick. Ein solcher ist auch bei unserer künftigen Stromversorgung unabdingbar. Denn mit diesem ist klar erkennbar, dass wir in Zukunft viel mehr lokale Strommärkte haben, wo der dezentral erzeugte, unregelmässig anfallende, erneuerbare Strom optimal genutzt werden wird; und das nicht nur, indem der Strom in der Nachbarschaft verkauft wird, sondern auch, indem flexible Lasten und Speicher automatisch ein- und ausgeschaltet werden. Es ist einer der entscheidenden Schritte Richtung erneuerbarer Energiezukunft. Erkannt hat dies bereits die Gemeinde Lugaggia im Tessin, die seit 2020 in einem Quartier mit einem Kindergarten und 18 Wohnhäusern Solarstrom selbst produziert und verbraucht. Weil mit dem überschüssigen Strom zudem eine grosse Quartierbatterie gespiesen wird, können die angeschlossenen Liegenschaften auch dann Strom beziehen, wenn die Sonne grad mal anderweitig unterwegs ist.

Ein weiteres Beispiel findet sich in Walenstadt, wo im Jahr 2019 das Projekt «Quartierstrom 1.0» lanciert wurde. Dieser lokale Strommarkt umfasste 37 Parteien, 28 mit eigener Solarstromanlage, neun als reine Konsumenten, darunter ein Alters- und Pflegeheim. Im Verlauf des Projekts wurde zudem eine reine Produktionsanlage in den Strommarkt integriert sowie ein Stromspeicher. Inzwischen wird das Ganze ausgebaut mit dem Ziel, neue Haushalte zu gewinnen und den lokalen Strommarkt auf 100 Marktteilnehmerinnen und -teilnehmer auszuweiten. Beiden

Projekten ist gemein, dass es die involvierten Energieversorgungsunternehmen verstanden haben, ihre Rolle neu zu definieren. Ihre Geschäftstätigkeiten haben sich um die Bereitstellung einer entsprechenden Netzinfrastruktur sowie intelligenter Mess- und Abrechnungssysteme erweitert. Immerhin haben sich nun auch unsere EKZ (*Elektrizitätswerke des Kantons Zürich*) zaghaft auf diesen Weg gemacht und das Pilotprojekt mit der Bezeichnung «Orts-Netz» lanciert, das kürzlich in Winkel gestartet wurde.

Wer also seine Brillengläser putzt, kann klar erkennen, wohin die Reise geht. Die dezentrale Stromerzeugung wird einer der Pfeiler einer vom Ausland weitgehend unabhängigen und aus erneuerbaren Quellen gespeisten Energieversorgung sein. Mit intelligenten Speicherungen schaffen wir es auch, zunehmend den Strombedarf während der Nacht und im Winter besser abzudecken. Mit dieser Motion geben wir dem Regierungsrat die Chance zu beweisen, dass er bereit ist, unseren Kanton gegen künftige Energiemangellagen zu wappnen. Die EVP will eine sicher zukünftige Stromversorgung und wird dieser Motion zustimmen.

*Franziska Barmettler (GLP, Zürich):* Mit dieser Motion komplettiert die Klimaallianz die Vorstoss-Serie zum Thema «erneuerbare Energieversorgung». Sie ist sozusagen die Zwillingsschwester der bereits überwiesenen PI «Förderliche Rahmenbedingungen für erneuerbare Energien schaffen» (*KR-Nr. 255/2021*). Denn eine Energieversorgung, die zunehmend erneuerbar und lokal wird, stellt auch neue Anforderungen an das Stromnetz und die Stromspeicherung. Nur mit einer genügenden Speicherkapazität wird unsere Energieversorgung so flexibel, dass sie die Schwankungen bei der Produktion und beim Verbrauch ausgleichen kann. Auch hier gilt es zu prüfen, wie die Massnahmen des Bundes mit kantonalen Massnahmen ergänzt und gestärkt werden können. Als Teil des Mantelerlasses hat der Ständerat in der Herbstsession auch das Thema der Flexibilität besprochen. Es soll erreicht werden, dass Endverbraucher und Speicherbetreiber ihre Flexibilität systemdienlich nutzen können. Dazu soll ein verursachergerechteres Tarifierungssystem geschaffen werden. Auf kantonaler Ebene könnte etwa die im Energieplanungsbericht vorgesehene verstärkte Förderung von Pilotprojekten im Bereich Speicher zu dieser Thematik beitragen, etwa für den Ausgleich von Schwankungen im Tagesverlauf für Batterien oder Elektroautos. Entsprechend sieht der Regierungsrat im Förderprogramm Elektromobilität auch vor, einen Anreiz für die Erstellung von bidirektionalen Ladestationen zu schaffen, damit der Strom der Fahrzeuge auch wieder zurück ins Netz gespiesen werden und eine Speicherfunktion

eingonnen werden kann. Auch der Bereich «Power to X», mit der überschüssiger Strom aus den Sommermonaten in Form von synthetischen Treibstoffen gespeichert werden kann, ist von zentraler Relevanz. Gerade in der praktischen Umsetzung sind noch viele Fragen ungelöst. Aber dies ist kein Grund, sich nicht damit zu befassen. Gemessen an der Bedeutung der Speicherfrage für eine zukunftsfähige Stromversorgung sollten wir rege testen und pilotieren und dafür sorgen, dass die Speicherinfrastruktur nicht zum Flaschenhals wird. Wir überweisen diese Motion.

*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen):* Aus Sicht der FDP ist das auf den ersten Blick tatsächlich eine interessante Motion. Wir sehen ja, dass die neu aufgrund politischer Entscheide mehr und mehr dezentralisierte Energieproduktion zu Belastungen des Stromnetzes führen kann. Gerade auch mit dem Ausbau der Fotovoltaik passiert es – das wurde ja auch von den Motionären ausgeführt –, dass die Spitzen der Produktion, welche natürlich in den Sommermonaten erfolgt, nicht mit den Spitzen des Verbrauchers, nämlich in den Wintermonaten, zusammenfällt. Das ist aber ja nicht neu. Auch dass es Speichermöglichkeiten braucht, um diese Unterschiede auszugleichen, ist bekannt, vor allem angesichts der zunehmenden Integration der diversen Energiesysteme und -netze. Ich habe es gesagt, wir haben auf den ersten Blick bei der Motion durchaus ein gewisses Potenzial gesehen. Seit längerem thematisiert die FDP ja die Frage der Speichermöglichkeiten, gerade was neue innovative Speichermöglichkeiten angeht. Ein Beispiel wären Power-to-Gas-Anlagen, die Stromüberschüsse im Sommer verwerten und in Wasserstoff oder synthetisches Methan umwandeln können. Und auch die kleinen WKK-Anlagen (*Wärmeerkopplung*) wären eine Option gewesen.

In Bezug jetzt aber auf die kantonale Situation um diese aktuelle Fragenstellung der Motion ist doch auf den Bund zu verweisen, und zwar auf die laufende Revision des Stromversorgungsgesetzes. In der Botschaft des Bundesrates vom Juni 2021 wird unter den Zielen nämlich klar die Aufgabe definiert, mittel- und langfristig auch inländische Speicherkapazitäten hinreichend auszubauen. Natürlich leitet sich der effektiv notwendige Ausbau der Speicherproduktion in den Wintermonaten aus der gewünschten Selbstversorgungsfähigkeit ab. Das ist ja ein zurzeit überaus aktuelles Thema. Der Bund schlägt nun selbst vor, mittels eingängiger Regelungen sogenannte Flexibilitäten einzubauen. Diese betreffen die variable Einspeiseleistung oder die verbrauchsseitige Steuerung und sind ein Mittel gegen Engpässe im Netz. Wenn man



sich den Bericht des Bundes anschaut, dann wird schnell klar: Die beschriebenen Flexibilitätslösungen sind ziemlich komplex, aber grundsätzlich kann man von einem smarten Steuer- und Regelsystem sprechen. Das Regulativ betrifft die notwendige Koordination der betroffenen Akteure sowie auch die Berechnung und Auslastung des Netznutzungsentgelts und anderer Kosten. Auch die Datenfrage oder die Herkunftsnachweis-Frage müssen geklärt sein. Das ist eine ziemliche Aufgabe und aus diesem Grund plädieren wir bei der vorliegenden Motion eindringlich dafür, keine Zürcher Sonderlösung ohne die entsprechende Bundesgesetzgrundlage anzudenken, geschweige denn zu implementieren. Wir unterstützen daher die Motion nicht.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Ja, man muss den Motionären zugestehen, dass sie die grosse Schwäche der meisten erneuerbaren Energien erkannt haben, nämlich, dass diese oft dann anfallen, wenn man sie nicht braucht, und fehlen, wenn sie nötig wären. Daher kommt der Speicherung tatsächlich eine grosse Bedeutung zu. Gerade die Schweiz weist hier mit den Pumpspeicherkraftwerken eine einmalige Stärke auf. Es bedingt aber auch, dass man deren Ausbau nicht verunmöglicht. Natürlich sind auch lokale Speicher sinnvoll, vor allem, wenn sie nicht auf fragwürdige Rohstoffe wie bei den heutigen leistungsfähigen Batterietypen angewiesen sind. Da sind interessante Entwicklungen wie Wärmespeicher oder auch «Power-to-Liquid»-Verfahren durchaus im Gange. Das Problem der Motion ist, dass sie Förderungen und Anreize, sprich Geld vom Staat, fordert, und das für Technologien, für die, wenn es sie denn marktreif gibt, ohnehin eine grosse Nachfrage besteht. Der Staat soll's einmal mehr richten. Dem können wir nicht zustimmen. Wir folgen deshalb dem Antrag der Regierung und lehnen die Motion ab.

*Daniel Heierli (Grüne, Zürich):* Ja, doch, ich glaube, der Staat muss es halt schon richten. Also in der Vergangenheit war es ja auch der Staat, der die grossen Wasserkraftwerke erstellt hat, und so weiter. In einem sind wir uns, glaube ich, einig: Die langfristige Speicherung vom Sommer in den Winter, das ist der grosse Knackpunkt, und da möchte ich ein erstes Mal aus der Antwort des Regierungsrates auf dieses Postulat zitieren. Der Regierungsrat schreibt: «Hier wird sich noch zeigen müssen, wie dies am günstigsten erreicht wird, mit saisonaler Speicherung von Sommerstrom in den Winter, mit einer Erhöhung der Winterstromerzeugung, mit Importen zum Beispiel von Windstrom oder mit einer

Verknüpfung aller drei Möglichkeiten.» Ich glaube, die Antwort ist unterdessen klar: mit einer Kombination aller drei Möglichkeiten, denn die Zeit drängt.

Damit zum zweiten Zitat: «Es gibt somit keine Dringlichkeit für den Ausbau der Möglichkeiten zur Stromspeicherung für den kurzfristigen Ausgleich von Erzeugung und Verbrauch.» Ja, sehr kurzfristig betrachtet mag das stimmen. Aber wenn wir den Ausbau der Fotovoltaik nun so vorantreiben wie wir müssen, dann werden wir schon bald auch Speichermöglichkeiten brauchen. Die Dringlichkeit ist eben gegeben.

Zum dritten Zitat: «Vielmehr soll vorerst der weitere Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien Vorrang haben.» Ich glaube wirklich, die Zeit ist vorbei, wo man bei der Sicherung der Stromversorgung noch so bedächtig vorgehen konnte. Das eine tun und das andere nicht lassen.

Ein weiteres Zitat: «Die Marktbedingungen sollen die richtigen Anreize setzen für die Bereitstellung und Bewirtschaftung von Flexibilitäten.» Bloss, die Marktbedingungen werden zu einem wesentlichen Anteil durch die gesetzlichen Rahmenbedingungen bestimmt. Und genau dies verlangt ja die Motion auch, dass eben da die Weichen so gestellt werden, dass sich dezentrale Speicher lohnen.

Fazit: Wir müssen der Motion zustimmen. Wir müssen vorwärtsmachen auf mehreren Schienen und offen sein für innovative, auch unkonventionelle Ideen. Wenn man beispielsweise bei all den Elektro-Trottinetts, die auf den Strassen herumliegen, die Akkus einsammeln würde, könnte man zu Hause doch schon einen recht respektablen Speicher bauen.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Wir waren letzte Woche mit der Subkommission der GPK (*Geschäftsprüfungskommission*) im PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*). Das ist fast schon ein bisschen parlamentarische Folklore, kann man sagen. Ich glaube, so viel darf ich noch sagen, dass wir dort waren. Und dort gibt es auch diese Generatoren, die den Betrieb des PJZ über mehrere Tage hinweg sicherstellen. Und daraufhin konnte man auch all die Fragen ausdiskutieren, hin und her reden – also nicht im Rahmen der regulären Sitzung – betreffend die Batterien, Speichermöglichkeiten von Strom, insbesondere auch im Winter und so weiter. Interessanterweise habe ich dort gesagt «ja den grössten Speicher, die grösste Batterie haben wir bereits mit den Speicherwasserkraftwerken». Ich habe jetzt festgestellt, dass dies in der Regierungsratsantwort auch schon drinstand. Aber nicht nur bei der Diskussion mit politischen Akteuren muss man festhalten, sondern auch draussen bei

der Diskussion mit der Bevölkerung, mit Leuten, die nicht im parlamentarischen Alltag drin sind, dass, glaube ich, die Frage nach dem Speicher eine der grössten Fragestellungen ist, die mir begegnet. Nun ja, das Problem ist erkannt, das Problem ist sogar bei der SVP erkannt, wenn man Herrn Lucek zugehört hat, das Problem ist erkannt, bloss handeln wir dann offenbar nicht beziehungsweise man sagt, man habe ein Problem damit, dass es jetzt der Staat richten soll. Ja, aber die Frage nach dem Speicher ist halt eine der grössten Fragestellungen, die wir sowohl innerhalb des Parlaments als auch ausserhalb haben, und dann muss man halt handeln. Und da verstehe ich, ehrlich gesagt, auch nicht ganz, warum jetzt der Regierungsrat das Ganze nicht entgegennehmen will. Wir von der AL werden es auf jeden Fall überweisen. Besten Dank.

*Nicola Siegrist (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Es freut mich, dass die Motion auch in den Reihen des Freisinns auf offene Ohren stösst. Es scheint mir aber so nach dem Votum von Barbara Franzen, dass man eigentlich dafür ist, aber unbedingt eine Argumentation suchen musste, weshalb man es schlussendlich ablehnen kann. Und was hilft da am besten, was ist am einfachsten? Man verweist auf eine andere Staatsebene, der Kanton sei zumindest zum heutigen Zeitpunkt nicht zuständig. Sie wissen aber auch beim Freisinn genau: Wenn wir darauf hoffen, dass der Bund gute Vorgaben macht, dann warten wir jetzt da einige Jahre. Dann kommen minimale Vorgaben, dann beginnt der genau gleiche Prozess im Kanton nochmals. Ich habe in meinem Votum vorher gesagt, wir könnten für einmal einen Schritt früher dran sein, für einmal auch etwas eine Vorreiterrolle einnehmen und hoffentlich dadurch auch dem Bundesprozess etwas beschleunigen. In der gleichen Logik müsste man nämlich sonst sagen: «Der Kanton übernimmt keine Förderung von erneuerbaren Energieerzeugungsanlagen im Kanton. Der Kanton unterstützt» – ich weiss auch nicht – «Heizungersatz nicht, denn das macht der Bund ja alles auch schon. Und der Bund ist insgesamt für die Stromversorgung zuständig, also macht der Kanton da ganz sicher nichts.» Diese Argumentation lasse ich nicht gelten. Schade, aber ich hoffe, dass der Freisinn allenfalls bei einer entsprechenden Vorlage dann gesprächsbereit ist.

Noch an die Adresse der SVP mit dem Votum von Christian Lucek: Es freut mich, dass Sie bei den erneuerbaren Energien anerkennen, dass wir damit eine Lösung präsentieren für die Problematik der Produktion und des Verbrauchs. Es ist aber ein etwas ungleicher Massstab, wenn Sie nicht anerkennen, dass die Pumpspeicherwerke aufgrund der AKW

nötig waren. Die AKW haben genau die gleiche Problematik. Selbstverständlich gibt es eine Bandstrom-Menge, die vorhanden ist, aber trotzdem: In der Nacht produziert das AKW deutlich zu viel Strom, deshalb musste man in der Schweiz Speichertechnologien entwickeln und umsetzen, und das sind halt einfach die Pumpspeicherwerke. Für die aktuelle Technologie der erneuerbaren Energien passen wir uns unsere Infrastruktur entsprechend an. Und selbstverständlich braucht es dafür eine Koordination und an gewissen Orten eine Förderung. Wenn man es aufgrund der Förderung ablehnt, dann verkennt man tatsächlich einfach ein bisschen die Realität.

Ich hoffe, dass die Mehrheit für diese Motion stimmt, und freue mich darauf, was die Regierung daraus macht. Herzlichen Dank.

*Regierungsrat Martin Neukom:* Es ist so, Speichertechnologien sind tatsächlich zentral, um die Energiewende umzusetzen und die fluktuierenden erneuerbaren Energien teilweise auszugleichen. Wir müssen unterscheiden zwischen zwei Zeitskalen, wenn wir von Speichern sprechen: Das eine ist die kurze Zeitskala über mehrere Tage, aber allerhöchstens eine Woche, das andere ist der saisonale Ausgleich. Und in der Schweiz ist es so, dass wir bezüglich kurzfristiger Speicher eigentlich mehr als genug haben, auch in Zukunft, weil wir mit Speicherkraftwerken gesegnet sind. Das haben andere europäische Länder nicht. Da haben wir einen sehr, sehr grossen Vorteil. Das ermöglicht uns, viel grössere Mengen fluktuierender erneuerbarer Energie in unser Netz zu integrieren, ohne zusätzliche Batteriespeicher auszubauen, wenn wir das mit dem europäischen Ausland vergleichen. Also hier sind wir schon sehr gut gestellt. Batteriespeicher könnten höchstens noch dazu dienen, das Netz besser zu entlasten in dieser Zeit.

Aus meiner Sicht liegt die Herausforderung primär in der langfristigen Speicherung, also im saisonalen Ausgleich, und hier braucht es Investitionen, hier braucht es Massnahmen und hier können saisonale Speicher sicher einen Beitrag leisten. Ökonomisch gesehen, braucht es für Speicher primär etwas, und zwar sind das hohe Strompreisdifferenzen. Ein Speicherbetreiber, der das wirtschaftlich tut, der lebt von der Strompreisdifferenz, dass er den Speicher lädt, wenn der Preis tief ist, und wieder entlädt, wenn der Preis hoch ist. Insofern haben diese Turbulenzen, wie wir sie jetzt gerade am Markt sehen, natürlich dazu beigetragen, dass es wirtschaftlicher wird, entsprechende Speicher zu betreiben. Allerdings ist es tatsächlich so, dass die Rahmenbedingungen im Strombereich zum sehr grossen Teil vom Bund erlassen werden. Deshalb ist der Regierungsrat der Ansicht, dass diese Regelung besser auf

Bundesebene gemacht wird, und bittet Sie deshalb, diese Motion nicht zu überweisen. Besten Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 268/2020 zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

### **6. Kanton soll möglichst klimaneutral bauen**

Postulat Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon), Andrew Katumba (SP, Zürich), Thomas Honegger (Grüne, Greifensee) vom 6. Juli 2020  
KR-Nr. 271/2020, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Peter Schick hat an der Sitzung vom 7. September 2020 Antrag auf Nichtüberweisung gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Der Ansatz, der in diesem Postulat gefordert wird, ist sehr zeitgemäss. Es geht nämlich um den Lebenszyklus, und wir müssen beginnen, ein Produkt über den ganzen Lebenszyklus zu beurteilen und eben nicht nur für die Betriebsphase. Und das gilt auch beim Bauen. Bisher lag der Fokus sehr stark auf dem Betrieb und auf der Betriebsenergie, und wir haben sehr viel geistige Energie und sehr viele Methoden darin investiert, wie wir den Energieverbrauch von Gebäuden reduzieren können. Mittlerweile sind wir dort schon sehr weit. Wir haben die besten Gebäude, sie produzieren bereits mehr Energie, als dass sie verbrauchen. Das gilt aber eben nicht, wenn wir das ganze Gebäude über den Lebenszyklus anschauen. Die grauen Energien oder die grauen Emissionen sind nicht berücksichtigt.

Wir haben gerade im Bauen sehr viele emissionsintensive Materialien und diese landen am Ende auf der Deponie. Wenn wir also klimaneutral bauen wollen, dann müssen wir dies erreichen, indem wir «klimaneutral» auf den ganzen Lebenszyklus ausdehnen. Vorschriften sind dafür wichtig, aber sie werden eben nicht ausreichen. Was wir brauchen, sind drei wichtige Elemente: Wir brauchen Planerinnen und Planer, die Erfahrungen haben mit solchen Bauten, die das schon mal geübt haben,

die das gemacht haben, die über Fachkenntnisse darüber verfügen. Wir brauchen Kenntnisse über verschiedene Materialien und über Verbindungen, die wir in klimaneutralen Bauten einsetzen können. Und wir brauchen Nachweise über die Einhaltung der Normen bezüglich Brandschutz, Statik, Energie et cetera, die, gerade wenn man eben nicht nach den bisherigen Erfahrungen baut, spezifisch erbracht werden müssen. Hier ist es also wichtig, dass der Kanton eingreift, und hier ist es wichtig, dass der Kanton ein Vorbild ist. Es geht dabei eben auch nicht nur, wie erwähnt, um die Vorbildwirkung, sondern vor allem eben auch um diese drei Punkte, die erreicht werden müssen. Wir müssen ja hier Erfahrungen sammeln mit Materialien. Wir müssen gute Planer und Planerinnen haben und wir brauchen diese Kenntnisse über die Einhaltung der Normen, damit dann auch später Private davon profitieren können und solche Bauten realisieren werden.

Der Regierungsrat hat das ja eingesehen, dass es wichtig und richtig ist und man hier etwas machen muss, und hat sich entschieden, das Postulat entgegennehmen zu wollen. Leider sind wir jetzt hier einige Jahre später dran wegen einer Verzögerung, durch die SVP eingeleitet. Ich weiss nicht, was genau das Problem ist, das werden wir vielleicht anschliessend dann noch hören. Aber ich habe den Eindruck, es geht um den Titel der Motion, «Der Kanton soll klimaneutral bauen». Heute früh haben wir es ja gesehen beim Flugplatz Dübendorf (*Vorlage 5821a*): Klimaschutz und Naturschutz sind Sachen, die die SVP ablehnt. Anders kann man es sich ja nicht erklären, dass Sie einen Rückkommensantrag machen, der sich inhaltlich nicht auswirkt und nichts geändert hat, aber den Eindruck hinterlassen könnte, dass Sie sich für Naturschutz und Klimaschutz interessieren. Es kann eigentlich nur dieser Aspekt sein, der dazu geführt hat, dass die SVP einen Ablehnungsantrag gestellt hat. Denn die zweite Forderung, die noch enthalten ist, ist, dass regionale Rohstoffe oder die Verwendung regionaler Rohstoffe gefördert wird, und davon würde ja die regionale Wirtschaft profitieren. Es geht dabei auch um alte Materialien und traditionelle Materialien, die hier mit diesem Vorstoss wieder ein modernes Leben eingehaucht bekommen. Es geht also hier eigentlich auch wieder um ein Thema, das durchaus im Interesse der SVP sein müsste. Machen Sie es hier also besser, sagen Sie Ja zu diesem Vorstoss, lassen Sie zukünftig eben möglichst klimaneutral bauen über den ganzen Lebenszyklus. Herzlichen Dank.

*Peter Schick (SVP, Zürich):* Die SVP wurde im vorhergehenden Votum sehr viel genannt. Wir sind grundsätzlich nicht gegen klimaneutrales Bauen et cetera, aber dieser Vorstoss – man sieht es – ist anlässlich der

Klimademonstrationen vor zwei Jahren geschrieben und von dort angesteckt worden. Und jetzt sind als letzte Speerspitze noch die Klimaaktivisten, die sich auf die Strasse kleben, unterwegs. In der Zwischenzeit hat der Kanton einen grünen Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) und dieser setzt Schritt für Schritt diese Forderungen der Postulanten um. Bei den neuen Gebäuden, die im Bau oder noch in der Beratung sind oder geplant werden, sind viele Forderungen, wie klimaneutral, nachhaltig, «Bäume sollen das Klima retten», «mit Holz bauen» und vieles mehr berücksichtigt. Eine Forderung des Postulates, der Kanton solle eine Vorreiterrolle einnehmen, ist schon lange erfüllt. Jetzt reden wir hier im Rat hinterher darüber, dass der Kanton dies machen muss. Der Kanton macht das, was er kann. Das Klima kann auch Zürich nicht retten, Wünschbares muss man vom technisch Machbaren irgendwie noch unterscheiden können. Klimaziele hin oder her, auf Biegen und Brechen lassen sich diese auch nicht erreichen. Man kann auf diese zuarbeiten, auch immer im Rahmen der Kosten und mit dem, was mit der sogenannten Bautechnik zurzeit überhaupt möglich ist. Wenn man das Beispiel «Neubau Forum UZH» (*Universität Zürich*) anschaut, sieht man, dass dort schon sehr vieles umgesetzt wird, zum Beispiel hybrider Holzbau, Nachhaltigkeit, Abfallentsorgung et cetera. Bei der UZH ist nicht einmal der Kanton direkt Bauherr, sondern eine Institution. Auch hier wird eine Forderung eines anderen Vorstosses, der noch hängig ist, bestens erfüllt. Ich kann nur an die Schreibenden ähnlicher Vorstösse appellieren: Zieht diese doch zurück. Es macht doch überhaupt keinen Sinn, im Nachgang über etwas zu reden, das der grüne Baudirektor im Begriff ist umzusetzen. Vertraut doch auf ihn, oder ist das Vertrauen schon weg? Alles braucht eine gewisse Zeit. Der Nachhaltigkeitsbericht zeigt auf, wie der Kanton in Zürich bauen möchte oder, besser gesagt, will. Wie ich schon gesagt habe, wir lehnen diesen Vorstoss ab.

*Stephan Weber (FDP, Wetzikon):* Wir haben in der FDP-Fraktion eingehend diskutiert, ob es dieses Postulat überhaupt noch braucht. Wenn man die gegenwärtige Bautätigkeit des Kantons im Hochbau beobachtet, erkennt man deutlich, dass die Nachhaltigkeit immer ein grosses Gewicht hat, und dies auch zu Recht. Die im Postulat geforderte Fokussierung auf Holz und Lehm lässt jedoch aufhorchen. Hier wird das Pferd am Schwanz aufgezäumt. Bei einer nachhaltigen Bauweise klärt man immer zuerst den Zweck und die Anforderungen an ein Bauteil. Aufgrund der Anforderungen wählt man dann eine Materialisierung, welche den nachhaltigen Nutzen sicherstellt. Wenn man also zuerst ein

spezifisches Material fordert, ist dies unsachgemäss und kann dem Ziel einer nachhaltigen Bauweise widersprechen.

Es ist der FDP wichtig, dass der Kanton beim Entscheid für eine Bauweise nicht populistische Ideen verfolgt, sondern die Kriterien sauber analysiert und sachgemäss nachhaltig entscheidet. Wir sind gespannt auf die Auslegeordnung und die Beantwortung des Regierungsrates und unterstützen deshalb die Überweisung dieses Postulates.

*Andrew Katumba (SP, Zürich):* Ein Jahr nach Einreichung dieses Postulates hat der Regierungsrat mit dem RRB (*Regierungsratsbeschluss*) 601/2021 den neuen Standard Nachhaltigkeit im Hochbau verabschiedet. Wir hatten die Hoffnung, dass er damit auch gleich das Anliegen des vorliegenden Postulates aufnimmt, womit man dieses heute mit lobenden Worten hätte zurückziehen können. Dies ist leider jedoch nicht der Fall. Der Kanton übernimmt zwar neu die Struktur des Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz; das Akronym heisst SNBS, das müssen Sie sich merken. Hierbei handelt es sich um einen vom Bund initiierten übergreifenden Nachhaltigkeitsstandard für Gebäude. Mit dem überarbeiteten Standard können die kantonalen Hochbauprojekte endlich einheitlich gemessen und bewertet werden, womit sich die Gebäude schweizweit und darum auch besser vergleichen lassen; das ist löblich. Der überarbeitete Standard Nachhaltigkeit Hochbau misst der Verminderung von Treibhausgasen und dem Ausbau erneuerbarer Energien die grösste Bedeutung zu. Künftig sollen alle kantonalen Gebäude ohne fossile Energien betrieben werden und die PV-Anlagen (*Fotovoltaik*) sollen nicht nur den Eigenbedarf decken, sondern die überschüssige Energie auch ins Stromnetz einspeisen. All dies gehört heute ja bereits zum gelebten Repertoire von kantonalen Bauprojekten und auch darüber hinaus.

Zur ressourcen- und umweltschonenden Nutzung von Baumaterialien äussert sich das Dokument jedoch sehr zurückhaltend. Unter dem Indikator 303.2 wird einzig empfohlen, nachhaltig produziertes Holz oder Recyclingbeton zu verwenden. Die zunehmend jedoch knapper werdenden Ressourcen führen in naher Zukunft zu einer deutlichen Verteuerung von Baumaterialien, dies spüren wir ja bereits schon heute. Der Holz- und Lehm- und Lehmbau hat in den letzten Jahren sowohl bezüglich der technischen Möglichkeiten als auch der Normen grosse Fortschritte gemacht. So ist heute der Bau von mehrstöckigen Holzgebäuden technisch problemlos möglich. Und er ist heute auch preiswert. Die Verwendung von reversiblen Baumaterialien im Hochbau ist auch eine klimapolitisch äusserst wirksame Massnahme. Neben der langfristigen



Speicherung von CO<sub>2</sub> im verbauten Holz – wir haben es gehört – steht insbesondere mit dem Bauen mit Lehm den konventionellen, heute gängigen Baumaterialien eine klare und intelligente Alternative gegenüber. Nur ein kurzes Stichwort, Sie wissen es: Das erste Betongebäude im Kanton Zürich war die Universität. Sie wurde 1906 gebaut und realisiert, das ist nicht so lange her. Und vorher hat man vorwiegend mit Steinen, Holz, Lehm und Stroh gebaut. Und wenn ich sage «vorher», dann spreche ich von 2000 oder 5000 Jahren. Also den Bereich Beton und Stahl kennen wir seit ein bisschen mehr als 100 Jahren. Vielleicht wäre es sinnvoll, wieder auf das gelebte und erprobte Baumaterial zurückzugreifen, das ja auch unsere Vorfahren intelligent eingesetzt haben, vor allem in Bezug auf die Nachhaltigkeit. Wir fordern den Regierungsrat hier auf, wirklich einen Schritt weiter zu gehen und nicht nur auf seine Vorreiterrolle beim Erreichen der Klimaziele zu bauen.

Herr Schick hat vorhin gesagt, es sei ein bisschen ein Vorstoss aus der Klimaecke. Dagegen möchte ich mich verwehren. Ich möchte ihn auch an ein Postulat (*KR-Nr. 411/2022*) erinnern, das er vor zwei Wochen zusammen mit mir eingereicht hat, mit dem er den Regierungsrat bittet, vermehrt auf Holz zu setzen und reversible Baumaterialien einzusetzen. Also diese beiden Vorstösse sind wirklich praktisch deckungsgleich. Darum verstehe ich die Argumentation von Herrn Schick nicht oder nur zum Teil. Ich schliesse jetzt auch ab: Ich denke, wenn Sie hier einen Schritt weitergehen möchten und müssten, dann wäre es heute der Zeitpunkt, entsprechend das richtige Knöpflein zu drücken. Ich danke Ihnen für die Unterstützung dieser Motion. Besten Dank.

*Florian Meier (Grüne, Winterthur):* Die Neubauten des Kantons werden schon seit längerem so gebaut, dass sie im Betrieb wenig Energie verbrauchen. Bereits seit dem Jahr 2000 baut das Hochbauamt Neubauten im Minergie-Standard und mindestens seit 2017 werden Neubauten im Minergie-P-Standard gebaut. Damit hat der Kanton schon seit langem eine Vorbildrolle. Mit dem im letzten Jahr beschlossenen Standard Nachhaltiges Bauen werden auch die Anforderungen nach Minergie-P-eco berücksichtigt. Damit wird auch sichergestellt, dass die beim Bau aufgewendete graue Energie und die beim Bau entstehenden grauen Treibhausgasemissionen ein Höchstmass nicht überschreiten. Beim Recyclingbeton und Recyclingkies wird auf eine regionale Herkunft geachtet und beim verbauten Holz muss die nachhaltige Produktion mit einem der einschlägigen Labels bestätigt sein. Damit ist ein Teil der Forderungen im Postulat bereits umgesetzt.

Doch es geht immer besser: Ein zentraler Punkt im Postulat ist beispielsweise die Verwendung von Lehm. Lehm hat viele Vorteile. Er ist wiederverwendbar, er ist einfach zu verarbeiten, er verbessert das Raumklima, weil er die Luftfeuchtigkeit und die Raumtemperatur ausgleicht. Und das Wichtigste: Lehm muss nicht gebrannt werden, benötigt also entsprechend wenig graue Energie. Die Verwendung von natürlichen Materialien wie Stroh und Lehm ist im Standard zwar nicht ausgeschlossen, aber auch nicht explizit erwähnt. Und sie ist ganz bestimmt nichts Neues, denn viel eher – wir haben es gehört – hat die Baubranche verlernt oder eher vergessen, mit natürlichen Materialien zu bauen.

Wie das Bauen mit natürlichen Materialien ist auch das Bauen mit wiederverwendeten Baustoffen vergessen gegangen. Einzelne Pioniere im Kanton bauen seit kurzem wieder mit wiederverwendeten Materialien, mit Holz, aber auch mit natürlichem Lehm. Prominentestes Beispiel ist der Kopfbau 118 am Lagerplatz in Winterthur. Die Bauweise mit hauptsächlich wiederverwendeten und natürlichen Materialien konnte den Aufwand an grauer Energie und die grauen Emissionen auf ein Minimum reduzieren. Damit das Bauen mit wiederverwendeten Materialien etabliert werden kann, könnte der Kanton auch gewisse unterstützende Massnahmen ergreifen. Beispielsweise kann er bei Rückbauten gezielt Material an die Bauteilbörse liefern, anstatt dass dieses entsorgt wird. In diesem Sinne unterstützen wir das Postulat, das unser kürzlich aus dem Kantonsrat zurückgetretener Kollege Thomas Honegger mitunterzeichnet hat.

*Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen):* Der ökologische Fussabdruck in der Baubranche ist riesengross. Daher sind wir der Meinung, dass der Kanton eine Vorbildfunktion im Bereich des nachhaltigen Bauens übernehmen soll. Weil die Ressourcen zunehmend knapper werden, sind alternative Baustoffe vermehrt einzusetzen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich auf ein – für mich persönlich – Leuchtturmprojekt in Meilen aufmerksam machen, nämlich die Mehrgenerationensiedlung Burkwil: In Obermeilen entstehen sechs Gebäude mit 103 Wohnungen, Baustart ist nächstes Jahr. Neben verschiedenen innovativen und zukunftsorientierten Aspekten ist die Bauweise besonders hervorzuheben. Die Siedlung Burkwil soll einen möglichst geringen ökologischen Fussabdruck hinterlassen, und zwar im Bauprozess für die verwendeten Materialien wie auch später im Betrieb. Einen wichtigen Grundsatz in diesem Projekt bilden dabei ökologische Baumaterialien wie Holz und Lehm. Mit Holz lassen sich modernste Bauten realisieren, wobei weitgehend auf

umweltbelastende Baustoffe verzichtet werden kann. Lehm hat eine Jahrtausende alte Tradition und erlebt heute wieder eine Renaissance. Lehm kann vielfach vor Ort erzeugt werden. Denkt man die Idee des klimaneutralen Bauens konsequent weiter, heisst das, dass auch die jeweilige Umgebung entsprechend geplant werden muss. Mit viel Grün, ob als schattenspendende Bäume oder Fassadenbegrünung, wird die Sonneneinstrahlung reduziert, was einen wesentlichen Beitrag zur lokalen Abkühlung bringt. Daneben ist zu beachten, dass ökologische Baumaterialien für ein erstklassiges Klima in den Gebäuden sorgen und sich die Menschen in solchen Gebäuden einfach besser fühlen.

Einzelne private weitsichtige Investoren realisieren bereits nachhaltige Bauprojekte. Das soll auch der Kanton tun und eine Vorreiterrolle und eine Vorbildfunktion, wenn möglich mit eigenen Leuchtturmprojekten, übernehmen. Hier könnte das Meilener Projekt sozusagen ein Vorbild für das Vorbild sein. Die Mitte wird das Postulat überweisen. Besten Dank.

*Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen):* Ich möchte nur noch ganz kurz auf das Votum des grünen Sprechers replizieren. Ich gehe davon aus, dass er, wenn er für Lehmbauten einsteht – Lehm ist ja eine Mischung aus Sand, Schluff und Ton, das wissen wir alle, oder Körnung, Sand, Schluff und Ton –, natürlich jetzt auch nicht gegen das Tiefenlager sein darf. Denn wir wissen: Dort hat es Opalinuston drin und der ist ja dann ideal zum Verbauen in diesen Baustoffen.

Aber noch kurz: Ich bin schon ein bisschen erstaunt, dass Sie jetzt diesem Postulat, dieser Überweisung zustimmen; nicht wegen des Inhalts, sondern ich gehe davon aus, dass der Baudirektor das bereits jetzt umsetzt. Wir haben einer Kreislaufinitiative zugestimmt, es wurde gesagt, und ich gehe davon aus, dass die Baudirektion das jetzt eins zu eins umsetzt und das bereits macht. Was wir jetzt machen, wenn wir das Postulat überweisen: Wir generieren zusätzlichen Verwaltungsaufwand und machen eigentlich gerade das Gegenteil. Wir produzieren graue Energie, denn es gibt lediglich einen Bericht daraus. Denn den Auftrag, das umzusetzen, den hat die Baudirektion bereits. Wir generieren mit diesem Postulat noch graue Energie. Darauf wollen wir verzichten. Wir wollen, dass es umgesetzt wird. Herzlichen Dank.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 120 : 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 271/2020 zu überweisen.** Das Geschäft

geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

## **7. Standards für Veloinfrastruktur**

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Sonja Gehrig (GLP, Urdorf), Manuel Sahli (AL, Winterthur) vom 28. September 2020

KR-Nr. 366/2020, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ulrich Pfister hat an der Sitzung vom 30. November 2020 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen):* Das Postulat haben wir im September 2020, also vor mehr als zwei Jahren, eingereicht. Der Regierungsrat war bereit, es entgegenzunehmen, doch wurde die Diskussion verlangt. Darum sprechen wir jetzt heute darüber, es ist doch eine Weile her. Zu meiner Interessenbindung: Ich war bis vor zwei Jahren Mitglied der Normenkommission des VSS, das ist der Verband der schweizerischen Strassen- und Verkehrsfachleute, und ich habe in der Normengruppe Fuss- und Veloverkehr während meiner Amtszeit einige Normen diskutiert und zuhanden der VSS-Gremien verabschiedet.

Damit es mit der Förderung des Veloverkehrs vorwärtsgeht, braucht es auf kantonaler Ebene gute Standards. Denn wenn im Kanton gebaut wird, so richten sich die Planer nach den kantonalen Standards. Diese basieren idealerweise auf den schweizerischen Normen, zeigen aber auch auf, wie diese baulich im Detail auszugestaltet sind. Dabei geht es um viele, aber wichtige Details. Die Veloführung in Knoten, die Ausgestaltung von Fahrbahnquerungen, Abbiegehilfen, Radstreifen und vieles mehr. Auf dem kantonalen Velonetz sind 1200 Schwachstellen verzeichnet. Es besteht also grosser Handlungsbedarf, dass diese nach den aktuellen Erkenntnissen saniert werden. Auch bei Fahrbahnsanierungen müssen die Belange des Veloverkehrs besser berücksichtigt werden. Aufgrund der Zunahme des Veloverkehrs und insbesondere auch mit der Zunahme der E-Bikes, Anhänger und Cargovelos stellen sich neue Herausforderungen für Planung und Betrieb. Eine Mischung von Fuss- und Veloverkehr ist vor dem Hintergrund der hohen Geschwindigkeiten der E-Bikes innerorts nicht sinnvoll beziehungsweise

sehr gefährlich. Diese Erkenntnis muss in den Richtlinien abgebildet werden.

Das Postulat verlangt, dass die bestehenden, veralteten Standards aus dem Jahre 2012 überarbeitet werden. Seither, also eben seit zwei Jahren, seit dieses Postulat hängig ist, haben sich im Bereich Veloverkehr einige neue Erkenntnisse ergeben. Das Bundesgesetz über Velowege wurde erarbeitet und wird am 1. Januar 2023 in Kraft gesetzt. Es ist dem Regierungsrat zugutezuhalten, dass er jetzt nicht gewartet und nichts gemacht hat. Er hat die Überarbeitung auch ohne formellen Postulatsauftrag in Angriff genommen. Im September 2021 haben die Baudirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und die Sicherheitsdirektion ein sogenanntes Übergangsdokument veröffentlicht. Es löst die veralteten Richtlinien «Anlage für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich» aus dem Jahr 2012 ab, allerdings nur teilweise. Das Übergangsdokument behandelt nur die Strecken, also nur den Längsverkehr. Nach wie vor auf dem Stand von 2012 sind aber die Knoten. Für eine sichere Veloinfrastruktur sind aber gerade die Knoten das entscheidende Element. Auf der Webseite des Kantons wird erwähnt, dass der Teil «Knoten» ab 2021 in Erarbeitung sei. Das ist mittlerweile doch auch wieder zwei Jahre her. Wir hoffen, dass das baldmöglichst nun an die Hand genommen wird, dass das Dokument zeitnah zum Abschluss kommt und eine gute Lösung auch für Knoten angeboten werden kann. Besten Dank. Wir bitten um Überweisung des Postulats.

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* Meine Interessenbindung: Ich arbeite bei der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei und wir sind auch in die Umsetzung dieser Standards involviert. Ich halte hier aber das Votum für die SVP-Fraktion. Der Auslöser für dieses Postulat im Jahr 2020 dürfte bei der Velolobby darin begründet sein, dass die Richtlinien für den Zweiradverkehr des Kantons Zürich aus dem Jahre 2012 nicht mehr den neusten Anforderungen entsprachen. Die SVP teilt diese Ansicht. Wir wollten mit dem Antrag auf Diskussion aufzeigen, dass es nicht die Linksrünen braucht, um die Velofahrer zu retten, sondern dass es ein dauernder Prozess ist, in welchem die Standards angepasst werden oder angepasst werden müssen. Stand 2020 wären wir dann sogar bereit gewesen, dieses Postulat zu überweisen – wären bereit gewesen. Wir lehnen heute das Postulat ab. Warum, erläutere ich Ihnen gleich:

Bei der Umsetzung von Velomassnahmen wurde bereits 2020 von der gültigen Richtlinie abgewichen und die Infrastruktur nach den neusten

Erkenntnissen erstellt. Dass dabei an Projekten und Sanierungen, welche über Jahre entwickelt wurden, teilweise keine Änderungen vorgenommen werden konnten, ohne das ganze Projekt zu versenken oder die Sanierung zu beerdigen, versteht sich von selbst. Diese erwähnten Abweichungen von den seit 2012 geltenden Standards zeigen auf, dass die verschiedenen Player wie Tiefbauamt, Amt für Mobilität, Sicherheitsdirektion sehr wohl mit der Zeit gehen und von sich aus gewisse Anpassungen anstossen. Kollege Schweizer hat es erwähnt: Per 1. September 2021 wurde nur ein Übergangsdokument in Kraft gesetzt. Erarbeitet wurde auch dieses Dokument in Zusammenarbeit mit den drei Direktionen. Sie können dies googeln: Richtlinie Velo-Standards Kanton Zürich. Dieses Dokument umfasst 104 Seiten und wird als Phase 1 bezeichnet. In diesem Dokument werden die Strecken abgehandelt. Es wird darauf hingewiesen, wie Kollege Schweizer gesagt hat: In der Phase 2 ab 2021 sollen die Knoten behandelt werden. Mit dem Abschluss der Phase 2 werde das Übergangsdokument vervollständigt und anschliessend als Gesamtdokument publiziert. Dies sollte nun anfangs 2023 der Fall sein, das ganze Dokument mit dem neuen Standard sollte dann abgeschlossen sein.

Sie sehen, sämtliche Forderungen der Postulanten sind erfüllt oder werden zeitnah erfüllt werden. Wenn Sie dieses Postulat überweisen, binden Sie Ressourcen für die Erstellung eines Berichts, beschäftigen die Kommission, damit am Schluss das Postulat hier im Rat als erledigt abgeschrieben werden kann. Lassen Sie die kantonale Verwaltung ihre Ressourcen zur Fertigstellung der Phase 2 verwenden und nicht für einen unnötigen Bericht. Sie können dieses Postulat mit gutem Gewissen ablehnen, wie die SVP dies auch macht. Danke.

*Sonja Gehrig (GLP, Urdorf):* Und es braucht es doch, dieses Postulat. Ob es nötig ist oder nicht, können wir erst beurteilen, wenn wir auch die Richtlinie vorliegen haben. Immer wieder werden Strassenbauprojekte geplant und umgesetzt, ohne die im Velonetzplan eingetragenen Schwachstellen in der Veloinfrastruktur zu berücksichtigen. Dass diese ganz spezifischen Schwachstellen rascher behoben werden, haben wir bereits mit Überweisung von zwei früheren Motionen (*KR-Nrn. 364/2020 und 365/2020*) und entsprechender Budgetbereitstellung verlangt; dies mit dem Ziel, dass die Veloverbindungen möglichst sicher und attraktiv sind. Dieses Postulat ist der dritte Vorstoss im Bund zur Stärkung einer sichereren Veloinfrastruktur. Es geht hier um die Grundlagen beziehungsweise um eine Aktualisierung der Richtlinie «Anlagen

für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich» aus dem Jahr 2012.

Seither haben sich, wie wir gehört haben, im Bereich Veloverkehr einige neue Erkenntnisse ergeben. Das Bundesgesetz über Velowege liegt vor. Es hat sich zum Beispiel auch gezeigt, dass Radstreifen aus Sicherheitsgründen eine Breite von mindestens 1,5 Meter haben müssen. In den Richtlinien sind noch 1,25 Meter aufgeführt. Und auch im Bereich von Knoten haben Forschungsarbeiten gezeigt, wie eine sichere, verständliche und attraktive Veloführung ausgestaltet werden sollte. Zudem haben das Bundesamt für Strassen, ASTRA, und die Velokonferenz Schweiz im letzten Jahr das Handbuch «Infrastruktur zu Veloverkehr und Kreuzungen», Vollzugshilfe Langsamverkehr Nummer 17 publiziert. Dort steht beispielsweise, dass der klassische 4 Zentimeter hohe Absatz nur längs der Velowege verwendet werden soll und quer explizit zu vermeiden sei. Das heisst, solche Absätze quer zu Velowegen sind laut Bund nicht geeignet. Trotzdem werden solche an vielen Orten im Kanton Zürich auf Velowegen und bei Strassenquerungen verwendet; dies vorwiegend auch bei neuen Strassenbauten, wie zum Beispiel entlang der Limmattalbahn. Ich kann dies leider aus eigenen Erfahrungen beteuern, dass früher die Velowege zum Beispiel von Urdorf nach Dietikon ebenso abgeschrägte Querungen hatten. Und neu nach dem Bau oder während dem Bau der Limmattalbahn wurden eben neue Randsteine gesetzt mit solchen Kanten, und diese sind wirklich unangenehm für Velofahrende.

Ja, andere Kantone und Städte, wie zum Beispiel Luzern, haben auch Lösungen gefunden, die sowohl für Sehbehinderte als auch für Velofahrende akzeptabel sind. Es ist schwierig zu verstehen, weshalb dies für den Kanton Zürich nicht auch zum Normalfall wird, zumal neben den Velofahrenden auch Personen zum Beispiel mit Rollstuhl oder Rollatoren sowie auch Kinderwagen von einem sachten Querungsübergang profitieren könnten. Auch für Sehschwache könnten Absätze eine Stolperfalle sein.

Das Postulat bittet den Regierungsrat, diese Richtlinie für eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur aus dem Jahr 2012 zu aktualisieren und zu ergänzen. Und sie soll bei Bauvorhaben dann auch konsequent umgesetzt werden, nicht nur ein Papiertiger sein. Der Regierungsrat nimmt das Postulat entgegen, das ist erfreulich, und er hat bereits eine Übergangsbestimmung zur Richtlinie Velo-Standards veröffentlicht. Die Bearbeitung der Knoten und Querungen, also gerade der heiklen Schnittstellen, fehlt darin jedoch noch. Dabei ist gerade der Umgang

mit Zielkonflikten in engen Strassenräumen die grosse Herausforderung. Es geht da um Flächenaufteilung oder um Vortrittsrechte. Erhält eher das Velo oder das Auto Platz, wenn dieser eng ist? Gilt auf der Velo-Vorzugsroute weiterhin der ÖV als vorzugsberechtig? Ein attraktives, gut ausgebautes, alltagstaugliches Velowegnetz ist auch eine direkte Klimaschutzmassnahme und erhöht die Sicherheit der Velofahrenden. Das ist uns Grünliberalen ein wichtiges Anliegen und auch Pro Velo, in dessen Vorstand ich bin. Besten Dank.

*Jonas Erni (SP, Wädenswil):* Die Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr im Kanton Zürich» ist leider an verschiedenen Stellen, wie wir bereits gehört haben, nicht mehr zeitgemäss und benötigt deshalb einige einer modernen Verkehrspolitik würdige Anpassungen. Hier und heute können wir die oft gerühmte Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger ein Stück weit Realität werden lassen und die notwendige Planung der Fahrradwege entsprechend verbessern. Die bisherige strassenorientierte Verkehrs- und Raumplanung, die ausschliesslich auf den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) fokussiert, ist definitiv gescheitert. Es braucht eine vielseitige Anpassung unseres Verkehrsverhaltens. Dies kann nur mit einer seriösen Planung sicherer Velowegrouten gewährleistet werden. Der Kanton Zürich hat in den letzten Jahren zwar einige Fortschritte gemacht, es muss aber noch signifikant mehr getan werden, um den Menschen im Kanton eine sichere, bequeme und zuverlässige Velo-Mobilität zu bieten. Denn die Veloinfrastruktur ist ein wichtiger Bestandteil einer umweltfreundlichen Mobilität und kann dazu beitragen, die Umweltverschmutzung zu reduzieren und den lokalen Verkehr zu entlasten. Es ist wichtig, dass wir sicherstellen, dass unsere Radwege und Fahrradstrassen sicher, gut ausgebaut und gut ausgeschildert sind. Auch die Verbindungen zwischen den verschiedenen Stadtteilen und Gemeinden müssen verbessert werden, damit sich mehr Menschen auf das Fahrrad wagen. Ich bin überzeugt, dass eine bessere Veloinfrastruktur im Kanton Zürich die Menschen ermutigt, mehr aufs Velo umzusteigen. Dies würde eine Win-win-Situation für alle Beteiligten schaffen – durch weniger Autos auf den Strassen, durch weniger Verkehrsstaus und eine Verbesserung der Luftqualität in unserem Kanton. Denn der Hauptvorteil des Velos liegt in seiner Schnelligkeit als Von-Tür-zu-Tür-Verkehrsmittel. Eine gute Veloinfrastruktur zeichnet sich deshalb durch ein sicheres, direktes und durchgängiges Netz aus.

Die Ziele der Anpassung der Richtlinie sind aus unserer Sicht die folgenden:



Erstens: Jede und jeder soll sich mit dem Velo auf den Strassen sicher und wohl fühlen. Zweitens: Damit die Potenziale des Veloverkehrs ausgeschöpft werden können, sollen vermehrt weniger geübte Fahrradfahrende zum Velofahren animiert werden. Diese benötigen eine besonders velofreundliche Infrastruktur. Drittens: Das grosse Potenzial des Velos im Alltag liegt bei dessen Nutzung auf kurzen und dank E-Bikes auch auf mittleren Strecken. Wenn es dafür mehr genutzt werden soll, muss es jedoch Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln bieten – hinsichtlich Zeit, Sicherheit, Komfort und Durchgängigkeit. Und viertens: Auch in Gemeinden und Städten mit hügeliger Topografie ist das Potenzial für den Veloverkehr aufgrund der Zunahme von E-Bikes gross. Zudem erfordern die höheren Geschwindigkeiten eine qualitativ hochwertige und sichere Infrastruktur.

Wie wir unschwer erkennen können, muss das Problem der mangelhaften Veloinfrastruktur auf kantonaler Ebene angepackt werden. Dazu müssen alle planerischen Grundlagen und Richtlinien auf den neusten Stand der Forschung gebracht werden. Immerhin hat der Regierungsrat – wir haben es bereits gehört – im Jahr 2021 im überarbeiteten Übergangsdokument Veloinfrastruktur die wichtigsten Themen bereits angedacht und vorgespurt. Erlauben Sie mir einen kleinen Abschnitt daraus zu zitieren, es steht: «Im Stillstand fällt ein Velo mitsamt dem Menschen darauf sofort um. Die Kunst des Velofahrens besteht darin, das Velo während der Fahrt mittels kleiner Lenkbewegungen in Balance zu halten. Velofahren ist eine Abfolge von ständigem Kippen, Gegenlenken und Wiederaufrichten. Je nach Können zeigt sich das in mehr oder weniger starken Schlangenlinien.» Wie Sie unschwer erkennen können, sind die Parallelen zwischen den Velofahrern und dem politischen Alltag offensichtlich und damit auch der dringliche Handlungsbedarf. Machen wir diesen Schritt in eine zukunftsfähige Verkehrsplanung und stimmen dem vorliegenden Postulat zu. Besten Dank.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Es spielt keine Rolle, ob unsere Jungspunde Manuel Sahli oder die Evergreen-Kollegin Gabi Petri oder ich als zunehmend reifer werdender Herr mit dem Velo auf der Strasse unterwegs sind, eine bedarfsgerechte Veloinfrastruktur muss für alle Altersgruppen und jedes Fahrverhalten so ausgestaltet sein, dass ein sicheres und zügiges Fortkommen mit dem Zweirad möglich ist. Weil das Spektrum der Velofahrenden – wir haben es verschiedentlich gehört – sehr breit ist, sind es auch die Anforderungen an die Veloinfrastruktur. Ist diese für gewisse Nutzergruppen nicht geeignet, kann das Potenzial des Veloverkehrs nicht ausgeschöpft werden. Möglich ist das nur mit

einer Infrastruktur, auf der sich alle Personen von jung bis alt wohlfühlen. Und gelingen kann das nur, wenn auch die Ansprüche anderer Mobilitätsteilnehmenden angemessen berücksichtigt werden. Dazu gehören vornehmlich zu Fuss Gehende und der ÖV.

Die Richtlinien betreffend Velo-Standards bilden die richtige Grundlage für eine auf alle Verkehrsträger abgestimmte Planung. Die EVP legt dabei Wert darauf, dass nicht einzelne Anspruchsgruppen gegeneinander ausgespielt werden, sondern im Rahmen eines ganzheitlichen Gesamtverkehrsverständnisses auch die Möglichkeit für Abwägungen besteht. Wir sehen in den aktualisierten Richtlinien betreffend Velo-Standards eine faktenbasierte Grundlage dafür und sind überzeugt, dass der Veloverkehr so an Attraktivität gewinnen kann. Das sind für die EVP Gründe genug, diesem Postulat zuzustimmen.

*Marc Bourgeois (FDP, Zürich):* Die Art, wie wir verkehren, verändert sich, und gerade in urbanen Gebieten wird sich die Mobilität in den kommenden Jahren beschleunigt entwickeln; dies unter anderem wegen der Herausforderung des Klimawandels, aber auch aufgrund der technologischen Weiterentwicklung, insbesondere der Digitalisierung, sowie des Bevölkerungswachstums. Insofern ist es nicht falsch, die Standards für die Strasseninfrastruktur periodisch zu überprüfen und anzupassen. Gerade die Einführung von Veloschnellrouten in der Stadt Zürich hat gezeigt, dass es hier noch viele offene Fragen gibt, gerade bei den Knoten – wir haben es gehört –, die bundesrechtlich zum Teil auch nicht geregelt sind und wo zum Teil schlicht Erfahrungen und eben auch Standards fehlen. Deshalb unterstützt die FDP das vorliegende Postulat im Grundsatz. Die FDP will ein flüssiges, übergeordnetes Strassennetz für alle, auch für den Veloverkehr. Was uns besonders gefällt, ist die Passage, dass Veloverkehr, wo angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird. Am besten ist es tatsächlich, wenn man dem rollenden Langsamverkehr eine eigene Strasse anbieten kann. Leider geht das nicht immer und auch der Veloverkehr kann nicht immer überall alles haben, Hauptstrassen und zugleich Veloschnellrouten. Was wir sicher nicht möchten, ist eine noch stärkere Mischung von Velo- und Fussverkehr.

Einige Punkte haben in meiner Fraktion aber zu Diskussionen geführt, wohl auch, weil teils die Erfahrung gemacht wurde, dass in der Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur die Ideologie dominiert und deshalb ein gewisses Misstrauen vorherrscht. Die wichtigsten «Aber» der FDP-Fraktion:

Erstens: Die Verkehrsleistung der einzelnen Verkehrsmittel ist zu respektieren. Natürlich stellt sich hier auch die Frage von Huhn und Ei: Je besser die Veloinfrastruktur, desto eher wird dieses Verkehrsmittel auch genutzt. Aber der Zusammenhang ist nicht grenzenlos. Auch in Zukunft wird ein wesentlicher Teil der Mobilität motorisiert erfolgen, hoffentlich bald klimaneutral oder zumindest gleich klimafreundlich wie der öffentliche Verkehr. Verkehrsmittel, die keinen Schutz gegen die Witterung bieten, werden in der Schweiz aber nie zu tragenden Säulen der Mobilität. Gehen Sie mal nach draussen: Es hat acht Velos draussen, wir sind 180 Ratsmitglieder. Im Sommer hat es dreimal so viele Velos. Das entspricht recht gut der Antwort des Stadtrats (*der Stadt Zürich*) auf eine Anfrage, die ich vor ungefähr zehn Jahren im Gemeinderat gemacht habe. Er hat gesagt, gemäss seinen Erhebungen entfallen zwei Drittel des Veloverkehrs im Winter und bei schlechtem Wetter. Das ist einfach eine Realität und deshalb können wir nicht einfach nur auf den Veloverkehr setzen. Ich bitte die Direktion, auch das zu berücksichtigen.

Zweitens denken wir beim Langsamverkehr, beim rollenden Langsamverkehr, nicht nur an das Velo. Ich erwarte eine Diversifizierung und auch eine Spezialisierung der Verkehrsmittel. Im Moment ist das mit den Scootern et cetera sicher noch nicht so super gelöst. Wir müssen aber auch diesen alternativen Kleinverkehrsmitteln eine Chance geben. Auch sie sind durchaus ökologisch und praktisch.

Drittens: Eine entsprechende Weiterentwicklung muss den Strassenplanern zwingend Flexibilität geben. Wir bitten um eine Umsetzung mit Augenmass. Wir sind gerne bereit, dem Velo mehr Platz zu geben, wo es Sinn macht, wenn im Gegenzug mehr Flexibilität herrscht. Wir wollen pragmatische Lösungen, nicht absolute Lösungen, die in jedem Fall durchgedrückt werden. Ein Beispiel: Wenn der VCS (*Verkehrsclub der Schweiz*) wegen 50 Metern fehlendem Veloweg gerichtlich gegen die rotgrüne Stadt Zürich vorgeht und gewinnt, dann muss man sich schon fragen: Ist das jetzt richtig, sind sie so wichtig, diese 50 Meter, oder war da vielleicht eine Güterabwägung nötig und das Gericht hat hier einfach keinen Spielraum, eine Güterabwägung walten zu lassen? Entsprechend müssen eben diese Standards auch so gebaut werden, dass eben flexible Lösungen möglich sind. 1,5 Meter sind gut, aber sie sind nicht überall möglich in der Stadt.

Und viertens: Velofahrende sind keine biologischen Verkehrshindernisse, die primär zur Anergierung des Autoverkehrs dienen. Genau das hat die Stadt Zürich aber bei der Hardturmstrasse gemacht. Es ist ein Verlust an Sicherheit für die Velofahrenden, nur um die Autofahrer zu

anergieren, und das kann nicht die Lösung und das kann nicht das Ziel solcher Standards sein. Im Übrigen bitten wir um eine Abstimmung insbesondere auch mit der Stadt Zürich. Sie hat soeben im Oktober – es ist kürzlich ein Newsletter gekommen – ihre neue Velo-Strategie ausdefiniert, und auch dort gibt es bauliche Standards und Ideen. Und es wäre noch gut, der Kanton würde nicht etwas völlig anderes machen als die Stadt. Die FDP unterstützt das Postulat, ruft den Regierungsrat aber eindringlich auf, hier keine ideologischen Turnübungen zu vollziehen, sondern einen gesunden Pragmatismus an den Tag zu legen. Andernfalls wird es einfach bei jedem Projekt Rekurse hageln und die Projekte werden unnötig verzögert. Besten Dank.

*Christoph Marty (SVP, Zürich):* Als Begründung des Postulats wird angegeben, dass dem Kanton Zürich aktualisierte Grundlagen für den Veloverkehr fehlen. Die Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich» stammt aus dem Jahr 2012. Aber die verlangten Velo-Standards sind seit Ende 2021 angepasst. Ein Bericht des Regierungsrates würde damit eigentlich obsolet.

Aber erlauben Sie mir, im Zusammenhang mit dem sogenannten Veloverkehr auch die Kostenfrage zu stellen. Die Antwort fällt für das Postulat vernichtend aus. Velofahren kostet viel und bringt wenig. Es wäre ja nicht per se auszuschliessen, dass mehr Veloverkehr tatsächlich die prognostizierte Entlastung unserer Strassen, Klimaschutz et cetera mit sich bringen könnte. Aber was davon hält einer Prüfung stand? Leider wenig bis nichts. Das Velo ist bei minimaler Personenbeförderungsleistung das teuerste und gefährlichste Verkehrsmittel, welches vom Steuerzahler und Autofahrer aufs Massivste subventioniert werden muss. Aber der Reihe nach: Wer bezahlt die ganzen Velostrassenverkehrsinfrastrukturen? Die Velofahrer zahlen weder Verkehrsabgaben noch beteiligen sie sich in anderer Form an den Infrastrukturkosten. Der Kanton Zürich unterhält einen Strassenfonds, welcher zu 70 Prozent durch die Verkehrsabgaben des motorisierten Individualverkehrs und zu 30 Prozent durch Treibstoffzuschläge und die LSVA (*Schwerverkehrsabgabe*) des Bundes geäufnet wird.

Der Kantonsrat bildet übrigens das Verhalten der Velofahrer sehr schön ab. An einem Tag wie diesem, bei diesem Wetter, hat es kaum ein Velo aussen – ich habe das heute gut gesehen, ich bin zu spät gekommen –, während im Sommer alles voll ist mit Velos. Du bist eine Ausnahme, Thomas (*gemeint ist Thomas Marthaler*).

Aber kommen wir zu den sozialen Kosten dieses Schönwettervehikels. Die Unfallstatistik der Stadt Zürich zeigt ein erschreckendes Bild: Trotz

Anteil von weniger als 10 Prozent der Personenbeförderungsleistungen – das sind die Zahlen der Stadt Zürich – generieren Velofahrer mit Abstand die meisten Unfälle mit Personenschäden. Eine interessante Begründung für ein Schwanken der Unfallzahlen im Jahr 2021 liefert die im linksgrünen Teil dieses Gremiums sicher unverdächtige städtische Dienstabteilung Verkehr (DAV). Die dienstälteren Ratsmitglieder erinnern sich sicher an die ehemalige Kollegin aus der SP-Fraktion, welche heute der DAV vorsteht (*Esther Arnet, Altkantonsrätin*). Als verdienter Genossin wurde ihr die Leitung der Behörde übertragen. Originalton DAV: Die tieferen Unfallzahlen im Veloverkehr hängen auch mit dem schlechten Wetter im Jahr 2021 zusammen, was zu einer geringeren Velonutzung führte. Was würde also passieren, wenn von einem Tag auf den anderen im Kanton Zürich kein Mensch mehr mit dem Velo unterwegs wäre? Der marginale Anteil von Velofahrern am Gesamtverkehr würde sich bei den anderen Verkehrsträgern nicht wirklich bemerkbar machen. Wir hätten mindestens 40 Prozent weniger Personunfälle, deren Heilungskosten von uns allen mit höheren Versicherungsprämien getragen werden müssen. Und das viele Geld, das hier gefordert wird, um es für die ganzen übertriebenen Veloförderungsmaßnahmen zu verschwenden, müsste dem Steuerzahler und MIV-Nutzer nicht aus der Tasche gezogen werden. In diesem Sinne: ein Postulat für den Papierkorb.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Ja, nach diesem intellektuell sehr hochwertigen Erguss – Sie könnten es als Stand-up-Comedian versuchen – komme ich zum Schluss, denn ich habe bis jetzt bis auf die SVP eine grosse Zustimmung zum Postulat bemerkt, dass alle einverstanden sind. Vielleicht sehen Sie, je nachdem, dass das Ganze bereits grösstenteils umgesetzt ist. Ich sehe es vielleicht so, wie das auch Daniel Sommer bereits gesagt hat: Jeder merkt es ein bisschen anders, dass die Standards noch nicht überall umgesetzt sind; dies vor allem, wenn man auf gewissen Strassen unterwegs ist, die schmal sind, wo die Strassenbreite grösstenteils für Autos gemacht ist und man beim Überholen von anderen Velos oder neu auch von Scootern und so weiter in den Autoverkehr ausweichen muss, weil die Standards sehr dürftig sind. Oder teilweise, wenn nicht einmal ein Velostreifen vorhanden ist, wird es kritisch. Nun ja, es hat bereits geläutet (*das Signal, das zur Abstimmung ruft, ist ertönt*), wir alle wollen in den Mittag, ich halte mich nicht mehr länger: Die AL wird dementsprechend hier zustimmen. Besten Dank.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 126 : 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 366/2020 zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

## 8. Verschiedenes

### *Nachruf*

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Wir kommen nun zu einem Hinschied. Ich bitte Sie, sich zu setzen. Danke.

Am 27. November 2022 ist die frühere Kantonsrätin, Barbara Marty Kälin, 68-jährig, gestorben. Barbara wurde in Schaffhausen geboren und wuchs in Feuerthalen auf. Sie arbeitete als Lehrerin für Staatskunde an einer Krankenpflegeschule, bevor sie ihre Arbeitskraft mit 46 Jahren voll der Politik widmete. Anlass dafür war ihr Nachrücken in den Nationalrat als Nachfolgerin von Ursula Koch im Juni 2000. Damit politisierte sie zeitweise auf allen drei Staatsebenen gleichzeitig, als Gemeinderätin von Gossau, als Kantonsrätin und eben als Volksvertreterin in Bundesbern. Wenn also bei ihr von Vollblutpolitikerin die Rede war, traf das sicher zu. Barbara profilierte sich vor allem in der Umwelt- und der Energiepolitik sowie in der Raumplanung und dem Tierschutz. Auch in unserem Rat, dem sie von 1991 bis 2003 angehörte, stellt sie ihre Kompetenzen in diesen Fragen immer wieder unter Beweis. In der Kommission für Planung und Bau war sie seinerzeit als Frau fast schon eine Exotin. Sie brachte es aber schliesslich mit ihrem Sachverstand und ihrer Gradlinigkeit zur ersten Präsidentin dieser neugeschaffenen Kommission und bewährte sich in dieser Funktion bei grossen Geschäften wie der Revision des kantonalen Richtplans 2001.

Auch im Nationalrat präsidierte sie später die Umweltkommission. Umso härter traf es sie, dass sie mit den Verlusten ihrer Partei bei den eidgenössischen Wahlen 2007 ihren Sitz verloren. Die verpasste Wahl brachte ihr nicht nur eine persönliche Enttäuschung, sondern stellte sie und ihre Familie auch vor existenzielle Probleme. Ihr Leben sei in Scherben gelegen, sagte sie später. Schliesslich fand sie aber neue berufliche Aufgaben in ihren favorisierten politischen Bereichen. Barbara hatte auch im Privaten Schicksalsschläge auszuhalten: die Krankheit und den Tod ihres Mannes, der seine Arbeit zugunsten in ihrer Karriere aufgegeben hatte, und seit einigen Jahren auch ihre eigenen schweren

gesundheitlichen Probleme. Sie ertrug sie, ohne zu hadern, und sie war dankbar dafür, dass sie sich in ihrem Leben für Dinge engagieren konnte, die ihr wichtig waren.

Im Namen des Kantonsrates spreche ich Barbaras Nächsten unser herzliches Beileid aus. Die Abschiedsfeier findet am 14. Dezember 2022 um 14.15 Uhr in der reformierten Kirche Gossau statt.

### ***Fraktions- und persönliche Erklärungen***

#### ***Fraktionserklärung der SVP, FDP, GLP und Mitte zu Vorfällen in der Justizdirektion***

*Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg):* Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der SVP-, FDP-, GLP- und der Mitte-Fraktionen unter dem Titel «Die Zustände in der Justizdirektion verlangen die Prüfung einer PUK (*Parlamentarische Untersuchungskommission*)»:

Die Regeln eines Gemeinwesens müssen von den rechtsunterworfenen Menschen in ihrer Gesamtheit als gerecht empfunden werden, andernfalls werden sie keinen Bestand haben. Der Justiz, insbesondere der Strafjustiz, kommt dabei eine herausragende Bedeutung zu. Nirgends ist die Einhaltung klarer Regeln wichtiger als hier. Denn hier bestimmt sich, ob und in welchem Ausmass in die Freiheiten eines einzelnen Menschen eingegriffen werden darf. Nichts ist dem Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in den Staat abträglicher als politisch Verantwortliche, die unter dem Eindruck der nächsten Wahlen improvisieren, Zeichen setzen, Medien instrumentalisieren und bei der Verfolgung ihrer politischen Agenda ihren eigentlichen Auftrag vergessen.

In den regierungsrätlichen Leitlinien zur Kommunikation vom 27. September 2017 heisst es: «Der Regierungsrat kommuniziert aktiv, sachlich, verständlich und transparent. Er schafft damit Vertrauen in die kantonalen Institutionen und tritt Spekulationen, Indiskretionen oder Falschmeldungen auf allen Ebenen entgegen.» In der Justizdirektion gelten offenbar andere Regeln. Sowohl dieser Rat und seine Gremien wie auch die Öffentlichkeit werden nur nach politischer Opportunität informiert oder wenn es eben gar nicht mehr anders geht. Die Meldung über unsachgemäss entsorgte Festplatten schlug vergangene Woche ein wie eine Bombe. Und die Justizdirektion reagierte wie ein Hühnerhaufen, in dessen Stall ein Fuchs eingedrungen ist. Das sei eine uralte Geschichte, wurde behauptet. Warum wartet denn die GPK noch immer auf den entsprechenden Bericht?

Ein Journalist erhielt die Antwort, man könne keine Auskunft erteilen, weil die Staatsanwaltschaft dies verboten habe. Die Nachfrage bei der

Staatsanwaltschaft ergab allerdings, dass man dort von einem solchen Verbot nichts wisse. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, aktive, sachliche, verständliche und transparente Kommunikation, die Vertrauen schafft, sieht anders aus. Wir sind an einem Punkt angelangt, an dem wir nicht einfach zur Tagesordnung übergehen können. Dieser Rat hat die Oberaufsicht über die Zustände innerhalb der kantonalen Verwaltung und die Zustände innerhalb der Justizdirektion geben Anlass zur Sorge. Wir dürfen nicht zulassen, dass darunter das Vertrauen der Bevölkerung in die gesamte Verwaltung leidet. Zwar sind derzeit Anfragen und Interpellationen hängig, doch ist zu befürchten, dass diese nicht die gewünschte Klarheit bringen. Hinzu kommt, dass uns immer wieder Hinweise aus der Verwaltung erreichen, doch angesichts drohender Sanktionen niemand bereit ist, mit Namen und Gesicht hinzustehen, um Missstände aufzudecken. Eine Parlamentarische Untersuchungskommission ist daher zu prüfen, die mit den nötigen Kompetenzen ausgestattet ist. Wir sind vorbereitet und zählen auf Ihre Unterstützung.

***Fraktionserklärung der SP zum Datenleck in der Justizdirektion***

*Davide Loss (SP, Thalwil):* Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der SP-Fraktion zum Datenleck bei der Justizdirektion:

Zurück zu den Fakten und Schluss mit billigen Wahlkampf! Mit Befremden hat die SP-Fraktion von der medialen Berichterstattung und der Fraktionserklärung verschiedener bürgerliche Fraktionen über das Datenleck bei der Direktion der Justiz und des Innern Kenntnis genommen. Es geht um einen Vorfall, der sich in den Jahren 2008 bis 2014 ereignet haben soll, in einer Zeit, in welcher die amtierende Justizdirektorin (*Regierungsrätin Jacqueline Fehr*) notabene noch nicht einmal im Amt war. Um was geht es überhaupt? Es geht darum, dass in den Jahren 2008 bis 2014 durch eine externe Gesellschaft fehlerhaft mit Servern und Klientensystemen umgegangen wurde, sprich also, Festplatten nicht fachmännisch entsorgt wurden und so sensible Daten in die Hände von unberechtigten Personen gelangten. Darüber hat die Justizdirektorin die GPK und insbesondere den zuständigen Referenten, SVP-Kantonsrat René Isler, am 1. März 2021 informiert. Und genau dieser SVP-Kantonsrat beschwört nun in den Medien einen Skandal herauf und desavouiert dadurch die Arbeit der GPK. Damals war das Ausmass des Datenlecks noch nicht bekannt und es wurde zu diesem Zweck eine Administrativuntersuchung eröffnet. Ausserdem läuft diesbezüglich ein Strafverfahren, weshalb die Justizdirektorin eher defensiv über diesen



Vorfall informierte. Diesbezüglich wäre eine rasche, offensivere Kommunikation, namentlich hinsichtlich der wichtigen Erkenntnisse aus der Administrativuntersuchung, sicherlich wünschenswert gewesen. Gleichzeitig ist jedoch eine zurückhaltende Kommunikation bei einem laufenden, parallelen Strafverfahren vor dem Hintergrund des sehr kriminellen Umfelds sicherlich angezeigt. Ob die Kommunikation tatsächlich zu zögerlich war, können wir fairerweise erst morgen nach dem Point de Presse (*in der Justizdirektion*) beurteilen.

Fakt ist, dass das Datenleck vor Amtsantritt der heutigen Justizdirektorin passierte. Der Justizdirektorin kann man also höchstens vorwerfen, diesbezüglich allfällige Fehler in der Kommunikation begangen zu haben. Politisch kann man sie für dieses Datenleck nicht verantwortlich machen. Und nun wird das Datenleck bei der Justizdirektion über acht Jahre später medial breitgetreten und die SVP-Fraktion schreit sogar nach einer PUK. Da stellt sich für uns unweigerlich die Frage: Warum gerade jetzt? Die Antwort liegt auf der Hand: Es ist Wahlkampf. Es ist höchste Zeit, in dieser Causa zu den Fakten zurückzukehren und diesen billigen Wahlkampf aufzugeben. Besten Dank.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Genannt wurde René Isler. Will er etwas sagen? Er will nicht.

### ***Rücktrittserklärungen***

#### ***Rücktritt als Mitglied des Steuerrekursgerichts von Tanja Petrik-Haltiner, Winterthur***

*Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Rücktrittsschreiben:* «Ich habe die Möglichkeit erhalten, in meinem Heimatkanton in einem interessanten Bereich tätig zu sein und so Familie und Beruf optimal zu vereinen. Heute hat mich der Sankt Galler Kantonsrat per 1. Juni 2023 zum Mitglied des Versicherungsgerichts des Kantons Sankt Gallen gewählt. Dieses Amt ist sowohl mit Blick auf die Wohnsitzpflicht als auch auf das Pensum mit meiner derzeitigen Tätigkeit als Richterin am Steuerrekursgericht des Kantons Zürich unvereinbar. Aus diesem Grunde bitte ich Sie, von meinem Rücktritt Kenntnis zu nehmen und mich per 31. Mai 2023 aus meinem Amt zu entlassen.

Für das mir entgegengebrachte Vertrauen bedanke ich mich herzlich und wünsche Ihnen für die Zukunft in sämtlichen Lebensbereichen alles Gute.

Mit freundlichen Grüßen, Tanja Petrik-Haltiner.»

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Steuerrekursrichterin Tanja Petrik, Winterthur, ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraph 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte, hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per 31. Mai 2023 ist genehmigt.

### ***Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse***

- **Eine Veloschnellroute von Feldbach nach Tiefenbrunnen**  
Postulat *Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach), Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa), Hanspeter Göldi (SP, Meilen):*
- **Verantwortlichkeiten bei der Justizdirektion verlangen Aufklärung**  
Dringliche Interpellation *Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen), Yiea Wey Te (FDP, Unterengstringen), Jean-Philippe Pinto (Die Mitte, Volketswil), Andrea Gisler (GLP, Gossau)*
- **Strombeschaffung PJZ, Vertragsversäumnis kostet jährlich mehrere Millionen Franken**  
Anfrage *Paul von Euw (SVP, Bauma), Alexander Jäger (FDP, Zürich), Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich)*
- **Gender, Woke und Neutralität**  
Anfrage *Hans Egli (EDU, Steinmaur), Nina Fehr Düsel (SVP, Küssnacht), Peter Schick (SVP, Zürich)*
- **Hindernis- und absatzfreie Querungen bei Velowegen**  
Anfrage *Sonja Gehrig (GLP, Urdorf)*
- **Auswahl der Standorte für die Vorbereitung der Rahmenbewilligungsgesuche (ASR): Einsicht in die Kriterien und die Begründung für den Standortvorschlag der Nagra**  
Anfrage *Wilma Willi (Grüne, Stadel), Nathalie Aeschbacher (GLP, Zürich), David John Galeuchet (Grüne, Bülach)*
- **Rückbau des Gasnetzes in den Gemeinden**  
Anfrage *Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch)*
- **Digitaler Datenaustausch der kantonalen Polizeikorps**  
Anfrage *Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil), Daniel Wäfler (SVP, Gossau)*
- **Bauen ausserhalb der Bauzone**  
Anfrage *Nathalie Aeschbacher (GLP, Zürich), Wilma Willi (Grüne, Stadel)*
- **Anforderungen an Lehrpersonen ohne Diplom**

Anfrage *Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster), Raffaella Fehr (FDP, Volketswil)*

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Zürich, den 5. Dezember 2022

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 9. Januar 2023.