



201. Sitzung, Montag, 21. November 2022, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Esther Guyer (Grüne, Zürich)*

Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 3**
 Antworten auf Anfragen
 Ratsprotokoll zur Einsichtnahme
- 2. Wahl Ersatzmitglied Obergericht 4**
 für Hanspeter Meister
 Antrag der Interfraktionellen Konferenz
 KR-Nr. 429/2022
- 3. Wahl Ersatzmitglied Obergericht 5**
 für Patrizio Castrovilli
 Antrag der Interfraktionellen Konferenz
 KR-Nr. 430/2022
- 4. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2023–2025 5**
 Antrag des Regierungsrates vom 31. August 2022 und
 gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom
 25. Oktober 2022
 Vorlage 5858
- 5. Objektkredit für die Umgestaltung der Bremgartnerstrasse in
 Dietikon 19**
 Antrag des Regierungsrates vom 23. Februar 2022 und
 gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom
 30. August 2022
 Vorlage 5799 (*Ausgabenbremse*)
- 6. Unterirdische Linienführung und Verlängerung der
 Forchbahn S18 im Stadtgebiet 25**

Antrag des Regierungsrates vom 2. März 2022 zum Postulat KR-Nr. 379/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 13. September 2022

Vorlage 5803

- 7. Verlängerung der SZU zur Erschliessung der städtischen Hochschulgebiete und Für die Bewilligung eines Projektierungs-Kredites für eine Verlängerung der Sihltal-Zürich-Üetlibergbahn (SZU) vom heutigen Endbahnhof Shop-Ville ins Hochschulquartier Zentrum Unispital, zur Uni-Irchel und zur ETH-Hönggerberg 38**

Antrag des Regierungsrates vom 2. März 2022 zum Postulat KR-Nr. 380/2019 und zur Einzelinitiative KR-Nr. 476/2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 13. September 2022

Vorlage 5802

- 8. Switzerland Innovation Park Zürich 47**

Antrag des Regierungsrates vom 29. April 2022 zum Postulat KR-Nr. 24/2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 13. September 2022

Vorlage 5617

- 9. Nur-ein-Flughafen-Initiative 49**

Antrag des Regierungsrates vom 3. November 2022 zur Einzelinitiative KR-Nr. 87/2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 27. November 2022

Vorlage 5774

- 10. Anpassung der Wohnbauförderungsverordnung zur Stärkung des gemeinnützigen Wohnungsbaus im Kanton Zürich 55**

Postulat Tobias Langenegger (SP, Zürich), Nathalie Aeschbacher (GLP, Zürich), Selma L'Orange Seigo (Grüne, Zürich), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) vom 6. Dezember 2021

KR-Nr. 424/2021, Entgegennahme, Diskussion

- 11. ZVV-Grundversorgung in Randstunden und am Wochenende 68**

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.),

Christoph Ziegler (GLP, Elgg), Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim) vom 21. März 2022

KR-Nr. 88/2022, Entgegennahme, Diskussion

12. Verschiedenes..... 78

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.

Antworten auf Anfragen

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

- KR-Nr. 251/2022, Fehlender Datenschutz bei der kantonalen Corona-Datenbank

Nicola Yuste (SP, Zürich), Michèle Dünki-Bättig (SP, Glattfelden), Pia Ackermann (SP, Zürich)

- KR-Nr. 277/2022, Empfehlungen für Lärmgrenzwerte bei der Eisenbahn

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Rochus Burtscher (SVP, Dietikon), André Bender (SVP, Oberengstringen)

- KR-Nr. 278/2022, Empfehlungen für neue Lärmgrenzwerte

Felix Hoesch (SP, Zürich), Urs Dietschi (Grüne, Lindau), Michèle Dünki-Bättig (SP, Glattfelden)

- KR-Nr. 281/2022, Ist der Kanton Zürich attraktiv für steuerzahlende Unternehmen?

Marcel Suter (SVP, Thalwil), Patrick Walder (SVP, Dübendorf)

- KR-Nr. 284/2022, Subventionierung diskriminierender Institutionen, insbesondere der Institution «GLEIS»

Marc Bourgeois (FDP, Zürich), Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach)

- KR-Nr. 286/2022, «Park + Pool» im Kanton Zürich

Alex Gantner (FDP, Maur), Christian Lucek (SVP, Dänikon), Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich)

- KR-Nr. 288/2022, Weiteres Vorgehen nach dem Bundesgerichtsentscheid zur Härtefallklausel beim Eigenmietwert
Selma L'Orange Seigo (Grüne, Zürich), Tobias Langenegger (SP, Zürich)
- KR-Nr. 306/2022, Minergie und Nachhaltigkeitslabels
Peter Schick (SVP, Zürich), Barbara Grüter (SVP, Rorbas)
- KR-Nr. 310/2022, Lage Unterricht ausserhalb der öffentlichen Schule im Zusammenhang mit Corona
Rafael Mörgeli (SP, Stäfa), Leandra Columberg (SP, Dübendorf), Judith Anna Stofer (AL, Zürich)
- KR-Nr. 403/2022, Ungleichbehandlung bei Bussen bei Velofahrern und Autofahrern
Jacqueline Hofer (SVP, Dübendorf)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 199. Sitzung vom 7. November, 8.15 Uhr

Erlös der Grippeimpfung

Ratspräsidentin Esther Guyer: Dann noch eine schöne Mitteilung: Die Grippe-Impfaktion, schreibt uns die Ärztesgesellschaft des Kantons Zürich, hat eine Summe von 1580 Franken ergeben, die sie an die Médecins sans Frontières (*Medizinisches Hilfswerk*) überwiesen haben. Sehr schön. Vielen Dank.

2. Wahl Ersatzmitglied Obergericht

für Hanspeter Meister

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 429/2022

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

Christa Jost, Bülach.

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, Christa Jost als gewählt. Ich gratuliere zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl Ersatzmitglied Obergericht

für Patrizio Castrovilli

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 430/2022

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

Cornelia Fischer Maurer, Wangen.

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, Cornelia Fischer Maurer als gewählt. Ich gratuliere zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2023–2025

Antrag des Regierungsrates vom 31. August 2022 und gleichlautender

Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 25. Oktober 2022

Vorlage 5858

Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Wie seit über 30 Jahren üblich nimmt der Kantonsrat einmal im Jahr den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis. Das ist heute wieder der Fall. Mit dem vorliegenden Bericht legt der Regierungsrat dem Kantonsrat gemäss Paragraf 8 Absatz 1 des Strassengesetzes das Bauprogramm der kommenden drei Jahre vor. Gleichzeitig informiert er über die aktuellen Entwicklungen im Bereich der strategischen Grundlagen sowie über die

Umsetzung von neuen bundesrechtlichen Vorgaben im Bereich des Verkehrs.

Der Bericht beleuchtet das gesamte Strassen- und Wegnetz im Besitz des Kantons. Damit gemeint sind Kantonsstrassen, aber auch die Velo- und Fusswege. Im Strassenbauprogramm des Regierungsrates werden alle Projekte im Kanton Zürich aufgeführt, die grösser als 4 Millionen Franken sind. Hinsichtlich der Bauprojekte an den Nationalstrassen berücksichtigt der Bericht nur die für den Kanton finanzrelevanten Bauvorhaben. Die Ein- und Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan, KEF, für die Planjahre 2023 bis 2025 eingestellt.

Um den heutigen Herausforderungen in Bezug auf die Mobilität im Kanton Zürich bestmöglich zu begegnen, setzt der Regierungsrat mit dem Regierungsratsbeschluss 771/2020 verstärkt auf Zukunftsthemen wie Digitalisierung, Dekarbonisierung, Mobilität und auch Klimaschutz. Mit dem gleichen Beschluss hat der Regierungsrat zudem eine neue Aufgabenteilung zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion für die Planung der Staatsstrassen festgelegt. Seit dem 1. Januar 2021 ist neu das Amt für Mobilität für die strategischen Grundlagen des Strassenbauprogramms zuständig, während sich das Tiefbauamt auf die eigentliche Umsetzung der Bauprojekte konzentriert. Diese neue Aufgabenteilung hat sich mittlerweile gut eingespielt. Das Gesamtverkehrskonzept (*GVK*) 2018 bildet den Rahmen für alle verkehrlichen Planungen im Kanton Zürich und orientiert sich an der 80/20-Regel, diese ist Ihnen bekannt: 80 Prozent des Bevölkerungswachstums soll gemäss Raumordnungskonzept (*ROK*) des Kantons Zürich auf 20 Prozent der Fläche des Kantons in den urbanen Handlungsräumen stattfinden. Die Entwicklung von Wohnraum und Arbeitsplätzen wird auf Gebiete ausgerichtet, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Trotz zum Teil kontroverser Ansichten muss auch für den motorisierten Individualverkehr (*MIV*) ein ausreichendes Angebot sichergestellt werden, weil der grösste Teil des Verkehrs respektive des Güterverkehrs im Kanton noch und nach wie vor über die Strassen abgewickelt wird. Klar ist aber auch, dass es einen forcierten Ausbau der Velo- und Fusswegeninfrastruktur braucht, um das Mobilitätswachstum auf platzsparende und umweltfreundliche Transportmittel zu verlagern. Und die Umsetzung der Bauvorhaben soll in gewohnt hoher Zürcher Qualität erfolgen. Im Bauprogramm sind denn auch die entsprechenden Investitionen eingestellt.

Neben dem Gesamtverkehrskonzept bilden auch die darauf basierenden regionalen Gesamtverkehrskonzepte quasi die Leitplanken für die regional spezifischen Ziele und Strategien, um Lösungssatzansätze und Massnahmen für den Verkehr zu entwickeln. Dabei werden alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel miteinbezogen. Mittels Schwachstellenanalyse werden die angestrebten Ziele und der sich daraus ergebende Handlungsbedarf definiert. In den kommenden Jahren werden nun sämtliche Regionen des Kantons ihre regionalen Gesamtverkehrskonzepte überarbeiten. Parallel zu diesen Verkehrskonzepten und als eigentliche Vertiefungsarbeit werden die Strategie und das Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich», kurz DiNaMo, erarbeitet. Beruhend auf dem heutigen Kenntnisstand der nationalen und internationalen Verkehrsforschung wird ein zukunftsweisender Umgang mit den Themen Digitalisierung und nachhaltige Mobilität im Kanton Zürich und ein entsprechendes Handlungsprogramm abgeleitet. Wir sind sehr gespannt zu erfahren, wie das dann aussehen wird.

Ein zentrales Thema im Bereich Mobilität ist der Veloverkehr. Am 6. September 2021 hat dieser Rat das Veloförderprogramm 2 beschlossen (*Vorlage 5671*). Für die Umsetzung ist im Amt für Mobilität die Fachstelle Veloverkehr zuständig. Zusammen mit dem kantonalen Tiefbauamt nimmt die Fachstelle wesentliche Aufgaben, insbesondere aber die Lückenschliessung sowie auch die Velonetz-Planung, wahr. Ein weiteres Arbeitsfeld des Amtes für Mobilität ist das Verkehrsmanagement, damit der Strassenraum trotz zunehmender Mobilität effizienter und effektiver abgewickelt werden kann. Die Federführung hat dabei die regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich. Dabei sind sämtliche betrieblichen und planenden Fachinstanzen beteiligt. Mit dem Kanton Zürich sind dies die Städte Zürich und Winterthur sowie das Bundesamt für Strassen, ASTRA.

Für die einzelnen Projekte möchte ich dieses Jahr gerne auf den Bericht der Vorlage 5858 verweisen. Festhalten kann ich, dass alte Bekannte, wie etwa die Umfahrung Eglisau, die Umfahrung Grüningen oder auch die Verlegung der Strasse durch das Neeracherried, nun endlich in die Vorprojekt- oder sogar in die Projektphase kommen. Die Details dazu finden Sie, wie ich es gesagt habe, im beiliegenden Bericht.

Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat das Geschäft an zwei Sitzungen beraten, Fragen gestellt und weitere Informationen eingefordert. Die Kommissionsmitglieder der KPB werden nun im Anschluss, wie jedes Jahr, gewisse Teilaspekte aus dem Bericht näher beleuchten, womit ein Gesamtbild entsteht. Im Namen der einstimmigen

Kommission für Planung und Bau danke ich der Verwaltung für die zeitnahe und lückenlose Beantwortung der Fragen und bitte Sie, die Vorlage 5858 und damit das Bauprogramm der Staatsstrassen des Regierungsrates für die Jahre 2023 bis 2025 zur Kenntnis zu nehmen. Besten Dank.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Das Bauprogramm Staatsstrassen wird immer mehr zum Bauprogramm für alles andere als für unsere wichtigen Staatsstrassen. In der Vergangenheit wurde noch nie so wenig Geld in den Unterhalt der Staatsstrassen gesteckt wie im nächsten Jahr. Statt 94 Millionen wie im Jahr 2021 werden noch 64 Millionen Franken, also nicht mal die Hälfte der gesamten Strassenfonds-Ausgaben für die Strassen investiert. Man sieht also: Der grüne Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) hat das Bauprogramm der Grünen Partei eins zu eins umgesetzt und will die Investitionen in die Strassen herunterfahren. In diesen 64 Millionen ist die Erneuerung der Strasseninfrastrukturen für den ÖV mit einbezogen. Wir werden uns also über kurz oder lang auf maroden Strassen mit vielen Schlaglöchern fortbewegen müssen. Ob das im Sinne der Velofahrer ist, bezweifle ich stark. Wir haben im Kanton Zürich jährlich 20'000 mehr Einwohner. Wir haben mehr Lieferwagen für den boomenden Onlineeinkauf, mehr LKW für die tägliche Versorgung und mehr Arbeitnehmer, die auf das Auto angewiesen sind. Und die Regierung schaut zu, wie die Stadt Zürich ihre Kompetenzen überschreitet. Mit dem Alibi-versuch der Stadt Zürich wird eine angebliche Untersuchung über die Auswirkung des Spurabbaus (*an der Bellerivestrasse*) vorgenommen, über dessen Auswirkungen Sie bereits heute jedes Kind im Kindergarten aufklären könnte. Mit dem Spurabbau an der Bellerivestrasse wird das Prinzip der Aufnahme des Mehrverkehrs zu 20 Prozent durch MIV und zu 80 Prozent durch den ÖV missachtet. Denn mit der Redimensionierung der Anzahl Fahrspuren wird eine Kapazitätsreduktion vorgenommen. Im Bericht heisst es, für den MIV werde ein ausreichendes Angebot bereitgestellt. Was bedeutet dies? Gibt es einen Ausbau des Angebots, Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*)? Das wäre ja nicht das Gleiche wie die angedachte Redimensionierung. Ausreichende Kapazität im MIV heisst, dass dort, wo es ständig zu Überlastungen kommt, die Verkehrssteuerung optimiert wird oder mit Umfahrungsstrassen oder Umfahrungstunnels das Verkehrsproblem gelöst wird. Mehr Bevölkerung bedeutet mehr Verkehr und da bringt uns eine Vogel-Strauss-Politik nicht weiter. Da müssen Probleme gelöst werden, und zwar nicht

durch Einsprachen, sondern durch Mitarbeit für die beste Lösungsfindung. Das Beispiel Umfahrung Eglisau zeigt, wie das Verbandsbeschwerderecht zur Verhinderung missbraucht wird und deshalb abgeschafft werden sollte. Weiter sind wir mit dem Tempo des Einbaus von Flüsterbelägen, um die Lärmwerte zu senken, nicht zufrieden. Es ist bekannt, dass die neuste Generation Flüsterbeläge sehr gute Lärminderung erreicht. Da ist es für uns unverständlich, dass mit dem Einbau von Flüsterbelägen nicht vorwärtsgemacht wird. Einmal mehr möchte ich im Namen der SVP/EDU-Fraktion festhalten, dass wir für ÖV-Förderung sind, denn der Nutzen des ÖV ist unbestritten. Aber die Realwirtschaft ist zusätzlich auf eine funktionierende Strasseninfrastruktur angewiesen. Gute Strassen nützen allen, den Velofahrern, dem ÖV und dem MIV (*motorisierter Individualverkehr*). Heute reden wir vom Bauprogramm Staatsstrassen und da müssen wir leider festhalten, dass wir vom Tempo der Staatsstrassenprojekte enttäuscht sind und mehr Vollgas von der Regierung erwarten. Danke vielmals.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Das Strassenbauprogramm können wir ja nur zur Kenntnis nehmen. Einmal mehr entspricht es aber nicht unseren Vorstellungen – weder inhaltlich noch formal. Mit der Umbenennung vom Amt für Verkehr zum Amt für Mobilität sollte das Strassenprogramm auch umbenannt und etwas renoviert werden zu einem Mobilitätsprogramm. Das ist bisher nicht geschehen. Aufbau und Inhalte sind nach wie vor identisch wie Dutzende von früheren Programmen. Der Bericht umfasst neun Seiten. Es wird aber vor allem zurückgeschaut und nicht vorwärts. Dass der Kantonsrat einige Strassenbauprojekte beschlossen hat und diese nun vor der Umsetzung stehen, ist wenig programmatisch und muss nicht in Prosa, sondern soll tabellarisch dargestellt werden. Dem Veloverkehr werden ganze zwölf Zeilen gewidmet. Die Angaben sind ohne wesentlichen Inhalt. Es wird gesagt, dass der Kantonsrat das Veloförderprogramm 2 beschlossen habe und dass in Bundesbern ein neues Velogesetz beschlossen wurde, welches neu eine Velofachstelle in allen Kantonen verlange und dass der Kanton Zürich diese ja schon habe. Der Veloverkehr kommt aber geradezu üppig daher im Gegensatz zum Fussverkehr. Diesem werden null Zeilen gewidmet. Es gibt kein Kapitel und das Wort «Fussverkehr» kommt nur gerade viermal vor. Bei der Einleitung wird gesagt, dass gemäss Gesamtverkehrskonzept der Fussverkehr gefördert werden soll. Ich habe dann in der Kommission nachgefragt, wie der Kanton Zürich den Fussverkehr nun gemäss Gesamtverkehrskonzept fördern will. Die

Antwort war dann vielsagend, dass der Fussverkehr Aufgabe der Gemeinden sei. Die weiteren Erwähnungen des Fussverkehrs sind Hinweise, dass bei der Projektierung jeweils der Gesamtverkehr, also der MIV, der ÖV-, der Velo- und der Fussverkehr, angeschaut werde.

Noch ein Wort zum Lärmschutz: Hier wird er immerhin auf 20 Zeilen abgehandelt. Dort wird festgehalten: Infolge der neuen Rechtsprechung und von Rechtsbegehren sind bei den neuen verbleibenden Arbeiten für einen Grossteil der Strassen mit Grenzwertüberschreitungen bezüglich Lärmschutz die Möglichkeiten zur Umsetzung von Temporeduktionen und lärmarmen Belägen zu untersuchen. Der Kanton Zürich hat während Jahren, um nicht zu sagen Jahrzehnten, den Lärmschutz ignoriert und hat den Lärmschutz auf Ersatzmassnahmen, wie Schallschutzfenster, reduziert. Seit mindestens sieben Jahren – damals hat das Bundesgericht einen Leitentscheid gefällt – ist aber klar, dass die Lärmsanierung nur mit Ersatzmassnahmen widerrechtlich ist. Es braucht Massnahmen an der Quelle, sprich Temporeduktionen und lärmarme Beläge. Anstatt aber mit dem Lärmschutz, mit Temporeduktionen endlich vorwärtszumachen, wird nun abgeklärt, wie dies auch schon in früheren Strassenbauprogrammen steht. Wir erwarten, dass im Bereich Lärmschutz endlich gehandelt wird. Besten Dank.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Wir nehmen heute das Bauprogramm der Staatsstrassen 2023 bis 2025 zur Kenntnis. Der Regierungsrat stimmt auf der Basis des Gesamtverkehrskonzeptes 2018 die verschiedenartigen Verkehrsarten aufeinander ab. Dabei gelten folgende planerische Grundsätze: die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten mit guter ÖV-Erschliessung, der Ausbau des ÖV-Angebots im urbanen Raum, die Sicherstellung von einem ausreichenden Angebot für den MIV, die Förderung von Velo- und Fussgängerverkehr, die Sicherstellung der langfristigen Finanzierung des Gesamtverkehrssystems. Nur schon die Auflistung dieser Grundsätze zeigt, wie umfang- und facettenreich das Bauprogramm Staatsstrassen ist. Doch allein der Bau von Strassen, Fuss- und Velowegen gewährt uns keine ausreichende Mobilität für die Zukunft. Das Projekt DiNaMo ist eine Vertiefung des GVK 2018 und dient als Strategie für die Handlungsfelder der Digitalisierung und Nachhaltigkeit in der Mobilität. Die Volkswirtschaftsdirektion hat mit DiNaMo dafür ein gutes, zweckdienliches Instrument geschaffen. Diese Themenfelder müssen zukünftig weiter an Gewicht gewinnen, wenn wir unsere Verkehrssysteme zukunftsgerecht optimieren und entwickeln wollen. Unsere über viele Jahre erschaffene Verkehrsinfra-

struktur bildet auch das Fundament für die Entwicklung unserer Gesellschaft und Wirtschaft. Die Mobilität ist einer der Motoren für unsere Innovationskraft und somit Basis für unsere wirtschaftliche Zukunft. Wir müssen sehr gut aufpassen, dass wir auch zukünftig genug Finanzen für diese Projekte zur Verfügung haben. Leider wird von der linken Ratsseite immer wieder versucht, diese grundsätzlich zweckgebundenen Gelder abzuzweigen.

Eine andere Problematik ist die gezielte Verhinderung und Verzögerung von Infrastruktur-Projekten in der Mobilität. Wenn man die beiden Umfahrungsprojekte Eglisau und Grüningen unter die Lupe nimmt, stellt man fest, dass die Baudirektion diese nur sehr schleppend vorantreibt. Wir fordern den Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) auf, bei diesen Projekten den gleichen Elan an den Tag zu legen, wie er dies zum Beispiel bei Gewässerrenaturierungen und anderen Umweltschutzprojekten beweist.

Zum Schluss möchte ich festhalten, dass wir uns glücklich schätzen können, dass es unsere Wirtschaftskraft ermöglicht, unsere Mobilitätsinfrastruktur auf gutem Niveau zu erhalten und weiterzuentwickeln. Wenn wir uns bei unseren Nachbarn in Europa etwas umschaun, stellen wir fest, dass dies nicht selbstverständlich ist. Die FDP nimmt das Bauprogramm der Staatsstrassen 2023 bis 2025 zur Kenntnis.

Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich): Unser aller Bedürfnissen nach Mobilität wächst wieder an. Das Strassenbauprogramm geht in eine gute Richtung, es bleibt aber auch noch viel zu tun. Erfreulich sind die Vorbereitungen auf neue Formen der Mobilität und die Offenheit für neue Technologien. Mobility, also Service Mobility Pricing, liegen in der mittelfristigen Planung – immerhin. Temporeduktionen und lärmarme Beläge als Lärmschutzmassnahmen werden untersucht. ÖV, Velo- und Fussverkehr werden gefördert, während das Angebot für motorisierten Individualverkehr ausreichend sichergestellt wird. Die Bevölkerung wächst. Gleichzeitig wächst das Angebot an unterschiedlicher Mobilität, und dafür müssen wir vorbereitet sein. Wir befürworten, dass das Mobilitätsangebot unter den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern aufgeteilt ist – fair aufgeteilt ist. Das bedeutet: Es soll nicht noch mehr Strasseninfrastruktur entstehen, sondern die, die schon ist, gut erhalten werden, nicht noch mehr Boden versiegelt werden, sondern die vorhandene Infrastruktur soll umverteilt und somit optimal genutzt werden können. Wir begrüssen auch die Projekte, die Umfahrungen vorsehen oder Naturschutzgebiete vom Verkehr entlasten. Wir sind gespannt auf das nächste Strassenbauprogramm mit mehr Tempo und wünschen uns

darin mehr Umsetzungsprojekte in eine zukunftsfähige Mobilität. Das diesjährige Programm nehmen wir Grünliberale zur Kenntnis.

Manuel Kampus (Grüne, Schlieren): In diesem Bauprogramm ist wieder die Engstringerkreuzung in Schlieren zu finden. Die Projektfestsetzung für diesen Ausbau ist für 2022 geplant. Und diese Kreuzung, eines der Schlüsselprojekte der flankierenden Massnahmen zur Limmattalbahn, muss endlich in Angriff genommen werden. Die Limmattalbahn wird am 9. Dezember 2022 eingeweiht und fährt ab dem 11. Dezember regulär. Aber die flankierenden Massnahmen zu dieser Bahn lassen noch auf sich warten und werden erst Jahre später gebaut sein. Der Durchgangsverkehr muss aus dem Zentrum von Schlieren auf die Bernstrasse verlagert werden. Aber dies wird erst geschehen, wenn die Engstringerkreuzung endlich ausgebaut ist. Und so lange wird Schlieren also noch unter diesem Durchgangsverkehr leiden müssen. Vielen Dank.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Ich bin mir bewusst, dass im Kantonsrat das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2023 bis 2025 nur zur Kenntnis genommen wird. Trotzdem möchte ich es nicht unterlassen, die Vehemenz zu unterstreichen, mit der sich der Kanton Zürich für die Glattalbahnverlängerung 2a und so für die Velo-Hauptverbindung Flughafen bis zur Gemeindegrenze Kloten–Bassersdorf einsetzen muss. Wichtig ist dabei immer zu betonen, dass damit verbunden die Verbesserung des Hochwasserschutzes in Kloten sowie die Aufwertung des Altbaches ist. Vorweg meine Interessenbindungen: Ich bin Vizepräsidentin der Verkehrsbetriebe Glattal.

Der Kanton Zürich hat die beiden Verkehrsprojekte zur Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme der vierten Generation eingereicht. Und am 10. Juni 2022 hat der Bundesrat zum grossen Erstaunen aller Beteiligten die beiden Projekte in der Priorität zurückgestellt. Ich erlaube mir zu sagen, dass der Bund aus ganz verschiedenen Gründen falsch entschieden hat. Die von Bund und Kanton geforderten verkehrs-, klima- und umweltpolitischen Zielsetzungen können nur mit einer deutlichen Verschiebung des Modalsplits zugunsten ÖV- und Langsamverkehr erreicht werden. Die angestrebte Verlagerung kann nur stattfinden, wenn die Angebote attraktiv und schnell sind. Die Distanz zwischen dem Entwicklungsgebiet Steinacher zum Flughafen sowie die Topografie sind für die Glattalbahn sowie den Velo- und Fussverkehr prädestiniert. Für die vielen Schichtarbeiter am Flughafen ist das Velo die optimale Option. Die Verkehrsströme in der

Flughafenregion werden infolge Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum und einem steigenden Mobilitätsbedürfnis weiter zunehmen. Im Steinacker wurde zusammen mit dem lokalen Gewerbe und der Bevölkerung ein Entwicklungsplan erarbeitet, wo eine Transformation eines Gewerbe- in ein Wohngebiet angestrebt wird. Dabei bildet die geplante Glattalbahn und die Velo-Hauptverbindung das Rückgrat für diese Entwicklung.

Wie bereits schon vorher betont, geht leider in der Argumentation ein Punkt immer wieder verloren: Die Stadt Kloten und der Flughafen Zürich weisen eines der grössten Hochwasserrisiken im Kanton Zürich auf. Da sowohl die Glattalbahn als auch die Velo-Hauptverbindung dem Altbach entlang führen, ist eine Abstimmung der Arbeiten unerlässlich. Der Flughafen und der Flughafenbahnhof sind Verkehrsdrehscheiben von nationaler Bedeutung. Tritt der Altbach über die Ufer, drohen massive Schäden, die volkswirtschaftlich nicht vertretbar sind. Die Rückstufung eines fast baureifen Projektes hätte eine zeitliche Verzögerung zur Folge, ohne eine Verbesserung von Nutzen und Kosten. Eine gestaffelte Umsetzung der insgesamt drei aufeinander abgestimmten Projekte wäre deutlich teurer.

Die Glattalbahnverlängerung Kloten ist ein Vorzeigeprojekt der ausgewogenen Agglomerationsplanung. Es ist eine gut austarierte, finanziell optimierte Lösung, die alle relevanten politischen Zielsetzungen und Ansprüche berücksichtigt. Hoffen wir, dass nach der durchgeführten Vernehmlassung dieses Projekt vom Bund neu eingestuft wird. Ich bedanke mich beim Regierungsrat, dass er sich mit Vehemenz beim Bund dafür einsetzt, dass dieses Gesamtprojekt im Agglomerationsprogramm vierte Generation höchste Priorität genießt und so auch eine Verlängerung bis nach Bassersdorf in naher Zukunft umgesetzt werden kann.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 wurde eine neue Strassenführung zur Verlegung der Strassen aus dem Bereich des Moors in den Verkehrsrichtplan aufgenommen. Nun schreiben wir bald das Jahr 2023. Als Regionalgruppenleiterin der elf Naturschutzvereine im Bezirk Dielsdorf für Birdlife (*Vogelschutzorganisation*), möchte ich hier darauf aufmerksam machen, dass dieser Verlegungsplanungsprozess einfach schon sehr, sehr lange dauert. Es soll nun gemäss Regierungsratsbeschluss Nummer 597 aus dem Jahr 2021, also vom 21. Juni des letzten Jahres, ein Vorprojekt für die Strassenverlegung erarbeitet werden. Dies ist sehr begrüssenswert. Dass die Anrainergemeinden sowie Birdlife Schweiz weiterhin eng in die Bearbeitung einzubeziehen sind, begrüßen wir ebenfalls sehr. Denn

nur so werden wir vorankommen und eine Einigung und eine Lösung finden. Aufgrund des Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission, ENHK, wird davon ausgegangen, dass ein bewilligungsfähiges Vorhaben ausgearbeitet werden kann. Möglich ist es also. Diese Moorlandschaft ist ein Naturjuwel und auch deshalb in verschiedener Hinsicht bundesrechtlich geschützt. Aber Tag für Tag fahren 22'500 Motorfahrzeuge auf den beiden Strassenachsen mitten durch ein Naturdenkmal von nationaler Bedeutung. Im Namen der Natur und der Lebewesen, die es dort zum Glück noch gibt, bitten wir den Regierungsrat und alle Beteiligten, rasch eine Lösung zu finden, damit diese uns zeitnah hier im Rat vorgelegt werden kann. Wir und die Natur danken.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Mit dem Plan zur Umfahrung Eglisau streut Regierungsrätin Carmen Walker Späh der Bevölkerung Sand in die Augen und bietet nur eine Scheinlösung für das idyllische Städtchen am Rhein. Sehr geehrte Volkswirtschaftsdirektorin, Sie geben vor, eine Lösung gefunden zu haben, wo keine Lösung möglich ist. Da hilft auch keine hochwertige Brückenarchitektur eines Santiago Calatrava (*spanisch-schweizerischer Architekt*). Zahlreiche Strassenprojekte des Kantons haben als Millionen Franken teure Planungsleichen geendet, so etwa der Rosengartentunnel oder die Westtangente in Wetzikon. Auch in Eglisau wird schon seit Jahrzehnten nach einer Lösung gegen den massiven Durchgangsverkehr gesucht. Doch die geplante Umfahrung Eglisau führt mitten durch ein Gebiet, das im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler, BLN, steht. Ein solches Gebiet baulich zu beeinträchtigen, ist rechtlich nur dann möglich, wenn ein nationales Interesse für den Eingriff geltend gemacht werden kann. Ein solches liegt bei der Umfahrung Eglisau jedoch nicht vor. Im Rafzerfeld leben knapp 7000 Menschen, wenn man Schaffhausen dazu zählt, sind es 40'000. Darauf ein nationales Interesse zu begründen, kann nur scheitern, da Schaffhausen schon gut durch eine Autobahn an den Rest der Schweiz angeschlossen ist. Die einzige Lösung, welche für die eidgenössische Kommission für Natur und Heimatschutz, ENHK, und die eidgenössische Kommission für Denkmalschutz, EKD, gangbar wäre, ist die vollständige Tunnelvariante, welche mit Kosten von 780 Millionen Franken für den Regierungsrat nicht gangbar ist und vor dem Volk keine Chance haben dürfte. Ich habe grosses Verständnis für die Anliegen der Eglisauer Bevölkerung, die seit Jahrzehnten mit dieser Verkehrsüberlastung leben muss. Kein Verständnis habe ich dafür, dass das Amt für Mobilität das Verkehrsmanagementkonzept für

Eglisau, welches den lokalen Verkehr besser fließen lassen soll und den Fussgängern bessere Überquerungen ermöglicht, nicht schon umgesetzt hat. Nun endlich soll Mitte des kommenden Jahres dem Kantonsrat dafür ein Objektkredit vorgelegt werden. Es ist höchste Zeit dafür.

Die Umfahrung Eglisau wäre eine teure Massnahme, die sich gegen die Klimaziele des Kantons richtet. Ebenso ist zu erwarten, dass der Siedlungsdruck im Rafzerfeld zunehmen würde, was den Zielen der kantonalen Richtplanung diametral zuwiderläuft. Damit ist die Umfahrung Eglisau ein Projekt, welches aus der Zeit gefallen ist.

Hans Egli (EDU, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Ich nehme Replik auf gewisse Aussagen von Vorrednern, erstens zu Wilma Willi: Ich muss Sie leider enttäuschen, die Strassenverlegung Neeracherried wird nicht so schnell kommen, wie Sie sich das wünschen, und zwar aufgrund des Entscheides der Fachstelle Naturschutz, das Neeracherried auszudehnen mit grossen Feuchtflächen. Das hat zur Folge, dass die Strasse nachher wieder mitten durch dieses Neeracherried führen würde, durch das vergrösserte Neeracherried, und das ist – wir wissen es alle – gemäss Rothenthurm-Schutzartikel (*in der Bundesverfassung*) nicht möglich. Also die Umfahrung Neeracherried wird so nicht umgesetzt und auf jeden Fall um Jahrzehnte verzögert. Sie müssen sich einfach irgendwann entscheiden: Wollen Sie das Neeracherried ausdehnen oder wollen Sie eine Umfahrung? Beides geht nicht.

Dann bin ich natürlich auch froh um das Votum von Herrn Kampus, dem Vertreter der Grünen Partei. Er hat uns nachvollziehbar aufgezeigt, dass der Ausbau der Engstringerkreuzung notwendig ist, um die Bevölkerung vom Strassenlärm zu entlasten. Das zeigt einfach genau auf, dass das, was ich schon bei der ersten Rede gesagt habe, zentral ist: Wollen wir einen gewissen Bevölkerungsschutz? Wollen wir, dass es in den Zentren, wo es beim heutigen Verkehrsaufkommen unzumutbar ist, eine lebenswerte Umgebung hat? Wollen wir dort eine Entlastung bieten, dann ist es unumgänglich, dass manchmal eben auch Strassen ausgebaut werden. Und zur Umfahrung Eglisau bin ich natürlich froh, dass Herr Galeuchet Farbe bekannt hat: Ihm ist die Bevölkerung in Eglisau total egal. Ihm ist es egal, dass die Bevölkerung unter dem Verkehr leidet. Ihm ist es aber auch egal, dass die Wirtschaft auf die Grenzgänger angewiesen ist und diese Grenzgänger durch Eglisau fahren müssen. Wir haben hier ein Problem in Eglisau und es braucht eine Umfahrung. Und wenn man dann argumentiert, dass der Heimatschutz eine

Brücke parallel zur Eisenbahnbrücke nicht bewilligen will, weil es angeblich ästhetisch ein Eingriff ist, dann ist das eigentlich ironisch. Denn wenn man so argumentiert, hätte die Eisenbahnbrücke auch nie gebaut werden dürfen. Und die Konsequenz wäre ja klar: Wir wären schon vor 150 Jahren in einem Ballenberg-Regime (*Freiluftmuseum*) gefangen gewesen, so wie das heute grossenteils der Fall ist. Wir wollen kein Ballenberg, sondern wir wollen eine Umgebung, die auch eine Entwicklung ermöglicht. Und die Entwicklung muss auch sinnvoll sein, eben auch ökonomisch sinnvoll. Es kann doch nicht sein, dass wir einen Tunnel projektieren, der 700 Millionen kostet, wenn die Umfahrung nur 150 Millionen kosten würde. Dass man aber gegen beide Projekte ist, das finde ich dann irgendwie den Gipfel der Frechheit und vor allem respektlos gegenüber der betroffenen Bevölkerung. Wie gesagt, es gibt Situationen, da muss eine Umfahrung gebaut werden, weil der Durchgangsverkehr einfach eine Zumutung für die Bevölkerung ist. Das ist in Eglisau der Fall und hier hoffe ich wirklich, dass die Volkswirtschaftsdirektion eine Lösung findet, die umsetzbar ist. Ich bin aber auch sicher, dass die Volkswirtschaftsdirektion eine Lösung findet. Ich vertraue ihr und ich danke ihr für ihren Einsatz dafür. Danke vielmals.

Daniel Wäfler (SVP, Gossau): Das Thema «Stedtli»-Umfahrung (*in Grüningen*) ist wirklich eine spannende Sache und im Gegensatz zu Eglisau kann ich hier nur die Arbeit, die bisher geleistet wurde, loben. Wir haben eigentlich ein bald spruchreifes Projekt für die Region, welches ein historisch sehr wertvolles Städtchen entlasten kann und in dem Sinne erst richtig den Heimatschutz ermöglicht. Denn auch der öffentliche Verkehr zwingt sich durch das Stedtli Grüningen, neben dem Individualverkehr, neben den Velos, und eine Umfahrung ist eine Qualitätssteigerung für alle Beteiligten, für die Bewohner, für die Leute in der Region, für den Pendlerverkehr. In dem Sinne hoffen wir aus der Region auf eine schnelle Projektstudie und eine schnelle Unterbreitung des Objektkredites hier im Kantonsrat, damit man vorwärts machen kann. Und wir begrüßen hier die Initiative der Volkswirtschaftsdirektion und hoffen dann auch auf eine korrekte Ausschreibung der Baudirektion, um nicht noch mehr Zeit in den nächsten Jahren zu verlieren. Ja, das wäre noch die Meinung aus dem Oberland, die ich hier, bevor wir das beschliessen, auch noch zum Bericht deponieren möchte. Danke vielmals.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Mobilität, das bewegt, das kann man schon sagen im buchstäblichen Sinn, wenn man auch Ihrer engagierten Debatte zugehört hat. Die Bevölkerung im Kanton Zürich nimmt zu und damit auch der Anspruch auf den Raum: Autos, öffentlicher Verkehr, Lastwagen, Velos, Fussgängerinnen und Fussgänger, Anwohnerinnen und Anwohner, die Wirtschaft, alle begegnen sich auf kleinstem Raum. Umso wichtiger ist eben eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr und das ist, auch wenn ich Ihnen nun zugehört habe, wahrlich keine einfache Aufgabe. Um diese muss man ringen und da muss man halt Lösungen finden. Damit wir die Mobilität, die bewegt, auch sicherstellen können, haben wir uns in meiner Volkswirtschaftsdirektion in den letzten Monaten unermüdlich für eine gute Mobilität eingesetzt, auch für eine Bevölkerung, die leben will und die arbeiten will. Und das wollen wir auch weiterhin tun in der Volkswirtschaftsdirektion.

Lassen Sie mich einen kurzen Rückblick und Ausblick geben. Unsere vierte Generation der Agglomerationsprogramme ist beim Bund mehrheitlich erfolgreich angenommen worden und das freut mich natürlich. Allerdings, Sie haben es auch gesehen, ist das Gesamtprojekt Glattalbahnverlängerung vorerst noch nicht dort, wo wir es wollen, weil es zurückgestuft wurde. Und ich kann Ihnen versichern, ich kann Ihnen wirklich versichern, dass ich mich derzeit zusammen mit meiner Direktion und dem ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) sehr dafür einsetze, dass dieses im Bundesratsbeschluss wieder vorkommt. Und sollten wir nicht reüssieren, dann werde ich das, glauben Sie mir, beim nationalen Parlament mit einem ebensolchen Engagement tun. Also da bleiben wir dran.

Auch bei den regionalen Gesamtverkehrskonzepten sind wir einen wichtigen Schritt weitergekommen. Ende September wurde das regionale Gesamtverkehrskonzept Zürich Unterland plus verabschiedet, für den Pfannenstil und das Weinland wird das nächste Jahr der Fall sein. Und im September konnten wir das neue Güterverkehrs- und Logistikkonzept der Öffentlichkeit vorstellen. Das ist eine Strategie, die mir sehr wichtig ist, weil bei allen Diskussionen – das haben wir auch jetzt wieder gesehen – der Güterverkehr in aller Regel halt untergeht. Aber der ist sehr, sehr wichtig.

Und auch bei der Veloförderung geht es voran. Unsere Fachstelle Veloverkehr setzt aktuell das Velo-Förderprogramm 2 um und wir werden mutmasslich im ersten Quartal 2023 die neuen Standards präsentieren. Nach der Veloförderung zum Fussverkehr, er wurde auch erwähnt: Un-

ser Schwerpunkt beim Fussverkehr, das möchte ich hier mit aller Deutlichkeit sagen, ist bei der Netzplanung und bei der Beschaffung von Grundlagen. Ich glaube nicht, dass die Gemeinden hier erfreut wären, wenn der Kanton ihre Fusswegplanung übernehmen würde. Und ja, die Zusammenarbeit mit den Städten, den Gemeinden und dem Bund ist sehr, sehr wichtig. Insbesondere erwähnen möchte ich die sehr gute Zusammenarbeit mit dem Bund, die natürlich intensiv, aber wichtig ist. Und in diesem Zusammenhang freue ich mich, dass auch unser unermüdlicher Einsatz für die Oberlandautobahn sich nun ausbezahlt hat. Anfang dieses Jahres hat ja der Bund das Projekt in die strategische Entwicklungsplanung, STEP, Nationalstrassen aufgenommen, und in diesem Sinne geht es hier vorwärts. Und erfreulich, es geht auch vorwärts bei den Umfahrungsprojekten. Sie haben es erwähnt, Grüningen, vielen Dank für dieses Statement. Dann zu Eglisau: Eglisau, muss ich Ihnen sagen, ist anspruchsvoll, das weiss ich auch. Aber im Gegensatz zum Neeracherried ist in Eglisau eine Interessenabwägung möglich, beim Neeracherried nicht. Dort haben Sie ein nationales Schutzobjekt und das darf per se nicht tangiert werden und ist auch nicht in eine Interessensabwägung einzubeziehen. Also die Herausforderungen, denke ich, sind bei beiden ziemlich gross. Und die Frage ist einfach: Wollen wir der Bevölkerung eine Lösung präsentieren, die eben gut ist für alle? Und ja, das habe ich schon mehrfach gesagt: Ich will das, ich setze mich dafür ein und ich bin sehr froh, dass diese Projekte vorangetrieben werden, selbstverständlich Grüningen, Neeracherried und Eglisau. Und wenn gesagt wird, wir würden nur in den Unterhalt investieren, dann zeigen eben die Projekte, dass das nicht der Fall ist.

Erwähnen möchte ich auch das Förderprogramm E-Ladestationen, das derzeit von der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) beraten wird. In diesem Sinne ein kleiner Exkurs zum Thema Mobilität im Rahmen des Bauprogramms. Ich danke Ihnen für die Kenntnisnahme und für die jährliche, wie immer engagierte Diskussion. Vielen Dank.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2023 bis 2025 zur Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Objektkredit für die Umgestaltung der Bremgartnerstrasse in Dietikon

Antrag des Regierungsrates vom 23. Februar 2022 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 30. August 2022

Vorlage 5799 (*Ausgabenbremse*)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ziffer römisch I der Vorlage untersteht der Ausgabenbremse.

Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Der heutige Einspurbetrieb der Bremgarten-Dietikon-Bahn soll in einen doppelgleisigen, richtungsgetrenten Bahnbetrieb ausgebaut werden. Im Rahmen dieses Bahnprojektes sollen die Haltestellen Stoffelbach, Bergfrieden und Schöneeggstrasse neu behindertengerecht ausgestaltet werden. Heute fährt die Bremgarten-Dietikon-Bahn, BDB, eine eigene Wortschöpfung, zwischen der Haltestelle Stoffelbach und dem Endbahnhof in Dietikon in der Bremgartnerstrasse lediglich eingleisig, teils im seitlichen Eigentrassee, teils im Mischtrassee mit Gegenverkehr. Zu Stosszeiten kommt es aufgrund des Rückstaus des MIV (*motorisierter Individualverkehr*) zum Teil zu massiven Behinderungen des Bahnverkehrs. Teilweise gibt es auch gefährliche Situationen mit den Fussgängerinnen und Fussgängern.

Das heute wenig flexible Bahnbetriebssystem ist äusserst verspätungsanfällig. Dies hat zur Folge, dass die fahrplanmässig vorgesehenen Anschlüsse von und zu anderen Linien des öffentlichen Verkehrs, insbesondere am Bahnhof Dietikon, nicht mit der erforderlichen Zuverlässigkeit gewährleistet werden können. Durch einen Ausbau des einspurigen Trassees auf dem Gebiet der Stadt Dietikon zur Doppelspur soll die Fahrplanstabilität der Linie S17 verbessert und damit eine zuverlässigere Anschlusssituation von und zu den im Limmattal verkehrenden S-Bahnen S11 und S12 und den verschiedenen Buslinien geschaffen werden.

Für die Umgestaltung der Bremgartnerstrasse in Dietikon beantragt der Regierungsrat einen Objektkredit von insgesamt 17,498 Millionen Franken zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe 8400, Tiefbauamt. Die Gesamtkosten für die Projektierung und den Bau der Doppelspur, einschliesslich der Umgestaltung der Bremgartnerstrasse belaufen sich auf insgesamt 45 Millionen Franken, wovon der grösste Teil auf die Bahninfrastruktur gemäss Eisenbahngesetz entfällt. Der Bund wird voraussichtlich einen Anteil von 15 Millionen Franken in

Form eines bedingt rückzahlbaren Darlehens aus dem Bahninfrastrukturfonds zur Erneuerung der Bahnanlagen übernehmen. Die entsprechenden Mittel sind in der zwischen dem Bund und der Aargau Verkehr AG, kurz AV, vereinbarten, geltenden Leistungsvereinbarung eingestellt.

Mit der neuen Anordnung der Gleisanlage wird auch die Bremgartnerstrasse sowie der Knoten Bremgartner-/Bernstrasse umgestaltet. Weiter wird der Knoten Guggenbühl-/Wildeggstrasse durch Umbau zu einem neuen Verkehrskreisel optimiert. In der Bremgartnerstrasse werden die Züge der S17 weiterhin als Strassenbahn im Mischverkehr verkehren, jedoch neu richtungsbezogen zusammen mit dem Individualverkehr. Die bestehenden Haltestellen Bergfrieden und Schöneggstrasse werden neu mit Mittelperrons erstellt und auf dem künftig geplanten Betrieb mit bis zu 105 Meter langen Zugkompositionen ausgelegt. Der heute fehlende Radstreifen bergwärts wird im Rahmen dieses Projektes ebenfalls ergänzt, talwärts ist dies jedoch aus Platzgründen nicht möglich. Die öffentliche Beleuchtung soll ersetzt werden und die Mehrzahl der Fussgängerübergänge zu den Haltestellen wird künftig mit Lichtsignalanlagen gesichert. Nebst den Tiefbauarbeiten werden auch die kompletten Fahrleitungs-, Sicherungs- und Lichtsignal-Anlagen sowie die öffentliche Beleuchtung, die Strassenentwässerung und weitere tangierende Werkleitungen erneuert; dies zum Projekt.

Zur Umsetzung des gesamten Verkehrsregimes mit der neuen Doppelspur der Bremgarten-Dietikon-Bahn werden für die beidseitigen Erweiterungen des bestehenden Strassenraums insgesamt 6200 Quadratmeter Land erworben. Bei der Enteignung handelt es sich jedoch hauptsächlich um Vorgärten an der Hauptachse. Die erworbenen Grundstücksflächen werden nach Bauabschluss den bestehenden Strassenparzellen zugeschlagen. Mit der Annahme des Bundesbeschlusses über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, kurz FABI, ist der Bund allein für den Ausbau und die Erneuerung der Bahnstrecke Bremgarten–Dietikon zuständig und er finanziert entsprechende Projekte grundsätzlich über den neugeschaffenen unbefristeten Bahninfrastrukturfonds. Der Bund wird sich folglich am Gesamtprojekt, bestehend aus den Investitionen in die Bahn und die Strasseninfrastruktur, weiterhin mit einem Beitragssatz von 35 Prozent beteiligen.

In der Kommission wurden zahlreiche Fragen zur Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden und zur Verkehrssicherheit, insbesondere des Langsamverkehrs, gestellt. Trotz des begrenzten Strassenraums konnte mit dem vorliegenden Projekt das Optimum herausgeholt werden. Dass der Velostreifen nicht auf beiden Strassenseiten umgesetzt werden

konnte, ist für einen Teil der Kommission wohl ein Wermutstropfen. Auch wurde das Temporegime von 40 Stundenkilometern moniert, was im Kanton Zürich doch eher unüblich ist. Wir vermuten jedoch, dass es sich um einen Kompromiss zwischen Lärmschutz und Pünktlichkeit der Bahninfrastruktur oder der Bahnfahrten handelt.

Im Namen der einstimmigen Kommission für Planung und Bau beantrage ich Ihnen, der Vorlage zuzustimmen und den Objektkredit zu genehmigen. Ebenfalls bitte ich Sie, die Hürde der Ausgabenbremse zu nehmen. Besten Dank.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Wir haben es von Herrn Katumba gehört, was alles mit dem Objektkredit geplant ist, und die Feststellung zum Projekt ist ernüchternd: Der MIV ist der Verlierer der Vorlage, der Strassenraum und die Kapazitäten werden durch mehr Ampeln reduziert. Ich frage Sie: Wo gibt es ein vergleichbares Vorgehen? Der Autofahrer ist nicht der Verursacher des Objektkredits, erhält ein Minderangebot und muss fast ein Drittel der Kosten von 30 Millionen aus dem Strassenfonds berappen. Ich nenne das eine klassische Übervorteilung der Autofahrer. Das wäre das Gleiche, wie wenn die Fussgänger neu an die Autobahn zahlen müssten. Wenn ich dann noch höre, dass beim MIV der Alarmgrenzwert überschritten wird, die Bahn aber einen höheren Lärmgrenzwert hat, der somit im grünen Bereich liegt, muss man feststellen, dass hier mit verschiedenen Ellen gemessen wird. Einmal mehr bezahlt der Autofahrer den ÖV und wird noch mit einem Tempo-40-Antrag ausgebremst. Wie Sie wissen ist die SVP/EDU-Fraktion für die ÖV-Förderung und wird in den sauren Apfel beißen und diesem Projekt zustimmen, in der Hoffnung und Erwartung, dass die linke Seite beim nächsten MIV-Projekt zum Wohle von uns allen ebenfalls pragmatisch entscheiden wird. Wie gesagt, wir werden dem Projekt zustimmen, wollen es aber wirklich nicht unerwähnt lassen, dass seitens des MIV sehr, sehr viele Kompromisse gemacht werden. Danke vielmals.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Die FDP wird diesem Kredit ebenfalls zustimmen. Die Bremgarten-Dietikon-Bahn fährt zwar zum grössten Teil auf dem Gebiet des Kantons Aargau, ist aber für die ganze Region, für das ganze Limmattal, welches eine boomende Region ist, eine sehr wichtige Verbindung. Der Ausbau dieser Linie, dieser Bremgarten-Dietikon-Bahn neu zur Doppelspur wird die Fahrplanstabilität und somit die Anschlusssituation der S-Bahn im Limmattal, der S11 und der S12, welche den ganzen Kanton Zürich durchqueren, verbessern. Was den Objektkredit im Detail anbelangt, haben wir von Andrew Katumba

bereits die Details gehört. Es geht nicht nur um die neue Anordnung der Gleisanlage, sondern auch um die Bremgartnerstrasse. Das Zentrum von Dietikon wird umfahren und somit vom Durchgangsverkehr entlastet. Bei diesem Projekt werden der ÖV, der MIV und der Langsamverkehr optimiert, daher stimmen wir diesem Projekt gerne zu.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Der Doppelspurausbau der Bahnstrecke Bremgarten–Dietikon und die damit verbundene Umgestaltung der Bremgartnerstrasse in Dietikon ist sinnvoll und nötig, da es sich bei der betroffenen Strecke um eine wichtige Verkehrsachse vom Kanton Zürich zum Kanton Aargau handelt. Die projektierte Umgestaltung der Strasse soll die Lebensqualität in Dietikon verbessern und die Attraktivität der Stadt durch eine siedlungsangepasste Strassengestaltung erhöhen und gleichzeitig die Umweltbelastung durch den MIV reduzieren und die Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs verbessern, denn durch einen Ausbau des heute einspurigen Trassees auf dem Gebiet der Stadt Dietikon zur Doppelspur soll die Fahrplanstabilität der S17 verbessert und damit eine zuverlässigere Anschlusssituation von und zu den im Limmattal verkehrenden S-Bahnen, zur neuen Limmattalbahn und den verschiedenen Buslinien geschaffen werden. Im Rahmen des Vorhabens bleiben die beiden Gehwege erhalten. Für die Radfahrenden wird bergwärts ein Velostreifen markiert, talwärts ist dies aus Platzgründen nicht möglich. Wie der Kommissionspräsident bereits gesagt hat, stellt dies im vorliegenden Projekt einen Wermutstropfen dar. Da die Vorteile die Nachteile jedoch überwiegen, stimmt die SP der Bewilligung des Objektkredits zu.

Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich): Die geplanten Strassenarbeiten in Dietikon sind nicht nur nötig, sie führen auch zu einer Verbesserung gegenüber heute. Eine Optimum-Lösung wird es nicht sein, das haben wir gehört, die Platzverhältnisse sind sehr eng. Jedoch gehen die geplanten Bauarbeiten in eine gute Richtung, denn die Strasseninfrastruktur wird möglichst fair aufgeteilt. Für den motorisierten Individualverkehr wird eine bessere Umfahrungsmöglichkeit entstehen, so dass das Zentrum von Dietikon vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann. Das ist für die Autofahrenden gut sowie auch für die Bevölkerung, für die Bewohnenden rund um die Strasse. Diese ersparen sich Lärm und auch Ärger. Für die ÖV-Nutzenden entstehen durch den Ausbau der S17-Strecke auf Doppelspur weniger Verspätungen und es verbessert sich so die Anschlusssituation auf die S-Bahnen und Busse im Limmattal, was die Attraktivität des ÖV steigert. Mit einer Begrünung

des Trassees hätte man auch einen Biodiversitätstupfer in das Projekt einbringen können. Dies ist aber nicht möglich, da die S17 mit dem MIV im Mischverkehr fährt, also kein eigenes Trassee hat. Die Haltestellen auf dieser Strecke werden neu gegen Wind und Wetter überdacht und endlich hindernisfrei sein. Und das Trottoir bleibt immerhin bestehen. Trotz der sehr engen Strassensituation kann auch für die Velofahrenden eine kleine Verbesserung erreicht werden, indem neu ein – nur ein – Velostreifen entsteht. Die Grünliberalen stimmen dem Objektkredit zu.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Die Grünen stimmen dem Objektkredit zu. Das Projekt macht auch aus unserer Sicht Sinn sowohl für den ÖV als Ergänzung zur Limmattalbahn und zur Verbesserung der Fahrplanstabilität auf der Bahnlinie Bremgarten–Dietikon als auch in Bezug auf die Sicherheit. Die heutige Situation mit einer einspurigen Führung der Bahn, wo teilweise die Bahn auf der falschen Spur entgegenkommt, ist sicherlich nicht mehr zeitgemäss und erfordert dringend eine bessere Lösung. Wir haben auch die Veloführung geprüft, welche mit dem neuen Projekt deutlich verbessert werden kann. Gleichzeitig wird auch die Behindertengerechtigkeit erstellt. Neu wird die Strecke nicht mehr mit 50 Kilometern wie heute, sondern mit 40 Kilometern signalisiert. Damit wird dem Lärmschutz etwas Rechnung getragen. Tempo 30 wurde geprüft, aber wegen der Fahrplanstabilität wieder verworfen. Grundsätzlich ist auf solch stark lärmbelasteten Strassenabschnitten Tempo 30 vorzusehen. Wir haben keinen solchen Antrag gestellt, erwarten aber, dass nach der Realisierung dieser Aspekt nochmals geprüft wird und dort allenfalls trotzdem noch Tempo 30 eingeführt wird. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Das Limmattal hat sich ja bekanntlich in den vergangenen Jahren rasant entwickelt, und in wenigen Wochen nimmt die Limmattalbahn planmässig ihren Betrieb auf, damit steht ein Generationenprojekt kurz vor dem Abschluss. Aber es besteht weiterhin Handlungsbedarf im Limmattal, insbesondere auch beim bestehenden Eisenbahnnetz, damit der öffentliche Verkehr weiterhin attraktiv und sicher ist. Nun, das Projekt ist ein Gesamtverkehrsprojekt, eine typische Gesamtverkehrs-Vorlage, gemeinsam durch die Baudirektion und meine Volkswirtschaftsdirektion erarbeitet, mit allen Elementen, die zu einem Gesamtverkehrskonzept dazugehören. Der Präsident der KPB hat es vorgestellt, ich möchte mich nicht wiederholen. Wichtig ist, dass die Finanzierung des Vorhabens mit Gesamtkosten

von rund 47 Millionen Franken für den Kanton Zürich attraktiv ist, weil sich der Bund eben massgeblich daran beteiligt. Der Staatsbeitrag von brutto rund 3 Millionen Franken, der auf die Bahnanlage entfällt, hat der Regierungsrat bereits am 23. Februar 2022 in eigener Kompetenz beschlossen, hängt nun aber von Ihrem heutigen Entscheid ab. In diesem Sinne bitte ich Sie, diesen Objektkredit von brutto 17,5 Millionen Franken zur Umgestaltung der Bremgartnerstrasse zu bewilligen. Herzlichen Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

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

Abstimmung

Für Ziffer I der Vorlage 5799 stimmen 166 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II.–V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Unterirdische Linienführung und Verlängerung der Forchbahn S18 im Stadtgebiet

Antrag des Regierungsrates vom 2. März 2022 zum Postulat KR-Nr. 379/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 13. September 2022

Vorlage 5803

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Namens der einstimmigen Kommission beantrage ich Ihnen, dem Regierungsrat folgend, das Postulat «Unterirdische Linienführung und Verlängerung der Forchbahn» – das ist die S18 – «im Stadtgebiet» abzuschreiben. Das Postulat forderte den Regierungsrat auf, in einem Bericht die Möglichkeiten zur unterirdischen Linienführung und Verlängerung der Forchbahn sowie deren Auswirkungen darzulegen. Ein sehr ausführlicher Bericht dazu liegt vor und wurde in der KEVU anlässlich von vier Sitzungen beraten. Der Erstpostulant, Kommissionskollege Thomas Wirth, hat seine mündliche Stellungnahme auch abgegeben.

Im Fokus steht die verkehrliche Erschliessungssituation in der Lengg beziehungsweise beim Balgrist im Zusammenhang mit den bereits realisierten Bauten, mit den Bauten, die im Bau sind, beziehungsweise solche, die noch folgen werden – ich verweise hier auf die Vorlage 5518, Teilrevision 2017 des kantonalen Richtplans, Kapitel 6, öffentliche Bauten und Anlagen – wird ein Mehrverkehr generiert. Wie soll dieser auf der Angebotsseite aufgefangen werden? Das ist die entscheidende Frage.

Folgendes ist kurzfristig geplant: Bereits nächsten Monat wird das Gebiet Lengg durch die neue Buslinie 99 und eine Verlängerung der Buslinie 77 besser mit dem ÖV erschlossen. Mittelfristig soll zudem die Tramlinie 15 während der Spitzenzeiten nach Zürich-Rehalp verlängert werden. Die betriebliche Machbarkeit dieser Verlängerung wurde durch die Zürcher Verkehrsbetriebe, VBZ, nachgewiesen, und die Vertreter der VBZ wurde im Zusammenhang mit diesem Geschäft, mit dieser Vorlage wie auch mit dem nachfolgenden Geschäft (*Vorlage 5802*) in der Kommission angehört. Deren Abklärungen haben gezeigt, dass mit diesen Massnahmen das prognostizierte Nachfragewachstum aus dem Gebiet Lengg abgedeckt werden kann. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass die Hauptlastrichtung für das Gebiet Lengg während der Spitzenzeiten entgegengesetzt zur Hauptlastrichtung der städtischen Wohngebiete und des Einzugsgebiets der Forchbahn liegt. Neue Buslinien und eine zusätzliche Tramlinie auf dem Trasse der Forchbahn sollten

also genügen. Nichtsdestotrotz haben der ZVV (*Zürcher Verkehrsverband*) und das Amt für Mobilität (*AFM*) umfassende Abklärungen betreffend eine unterirdische Linienführung und Verlängerung der Forchbahn getätigt. Dafür danke ich namens Kommission den Vertretern des ZVV und des AFM für die detaillierten Grundlagen und den Austausch in der Kommission.

Die vorgeschlagenen Varianten – Umspurung, Tieferlegung der Forchbahn zwischen Zollikerberg und Stadelhofen und Verlängerungsvariante 1, sprich eine Verlängerung bis Altstetten, beziehungsweise eine Verlängerungsvariante 2, bis Oerlikon – wurden systematisch beurteilt und mögliche Linienführungen aufgezeigt. Details können Sie dem Postulatsbericht entnehmen. Die Kostenschätzung zeigt nötige Investitionen zwischen knapp 800 Millionen und 1,6 Milliarden Franken. Die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen wurden ausführlich aufgelistet wie auch eine Kosten-Nutzen-Analyse. Das Fazit lautet: Die Tieferlegung der Forchbahn mit oder ohne Verlängerung in die im Postulat vorgeschlagenen Korridore ist nicht zweckmässig. Dies liegt insbesondere daran, dass die unterirdischen Verlängerungen auf Achsen liegen, die mit schnellen S-Bahn-Verbindungen und einer guten, durchgehenden Feinerschliessung mit Bussen bereits heute ein hochwertiges ÖV-Angebot aufweisen. Ebenfalls macht es Sinn, die Resultate der Liniennetz-Entwicklungsstudie 2014, die derzeit die VBZ unter Einbezug des ZVV prüfen, abzuwarten. Dabei geht es um die Fragestellung, welche Angebots- und Infrastrukturausbauten für die Weiterentwicklung des Angebots im städtischen Perimeter mittelfristig erforderlich werden.

Wie schon eingangs gesagt: Wir beantragen Ihnen Abschreibung. Besten Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Im Richtplan steht viel Richtiges und viele Ziele sind richtig formuliert. Darin steht beispielsweise, dass wir das Bevölkerungswachstum auf die Zentren und die urbanen Wohnlandschaften konzentrieren. Wir haben darin verankert, dass wir die landwirtschaftlichen Nutzflächen erhalten möchten, den Wald, Schutzgebiete und unserer wichtigen Erholungsräume. Das Verkehrswachstum soll sich auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr konzentrieren, und wir streben eine Stadt oder einen Kanton der möglichst kurzen Wege an. Der Weg zu diesem Ziel heisst «innere Verdichtung», das haben wir hier drin schon x-mal diskutiert. Innere Verdichtung bedeutet weniger Fläche pro Person. Das wiederum bedeutet: Wir brauchen eine höhere Flächeneffizienz, was letztlich im Bereich Verkehr zu mehr

Velo-, zu mehr Fuss- oder zum ÖV-Verkehr führen muss. Wenn wir neue Flächen schaffen möchten, ist dies nur in der dritten Dimension möglich.

Was heisst das ganz konkret beim Verkehr? Wir müssen die Mobilitätsbedürfnisse von mehr Menschen zukünftig mit weniger Verkehr befriedigen. Wir brauchen diese höhere Flächeneffizienz und das müssen wir dringend schaffen. Was können wir aber bis jetzt beobachten? Wir stellen fest: Wir haben eine Zunahme des ÖV, aber eben auch eine starke Zunahme des MIV. Die Richtplan-Vorgaben werden nicht erreicht. Das ist ein Problem, aber eben nicht einmal das einzige. Denn mittlerweile stellen wir fest: Wenn die Fahrzeuge, die Autos immer breiter und grösser werden, sind die Strassen zu schmal und die Parkplätze zu eng für den heutigen Verkehr. Das Ergebnis ist: Die Kapazität nimmt ab, Parkplätze müssen aufgegeben werden. Und hier ist die Lösung einiger dann das Jammern und Schimpfen und das Ignorieren der Zusammenhänge. Und wie reagiert die Regierung auf diese Herausforderung? Auch sie ignoriert wichtige Zusammenhänge im Bereich Verkehr. Die Planungen orientieren sich an der Fortschreibung der aktuellen Realität. Die bestehenden Infrastrukturen sollen zukünftig einfach stärker belastet werden, bis sie an die Überlastung kommen, bis die Kapazitätsgrenzen überschritten sind; dies beispielsweise bei der Forchbahn-Linie auf dem Abschnitt Kreuzplatz–Hegibachplatz. Darauf sollen zukünftig plötzlich vier Linien Platz haben. Verspätungen können nicht mehr abgebaut werden, Staus von Fahrzeugen werden den Verkehr, den MIV, den Fuss- und Veloverkehr massiv belasten, wenn diese Fahrzeuge im Querschnitt stehen. Es wird also nicht funktionieren und die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan werden nicht erreicht.

Mit diesem Postulat sollte ein Ansatz gefunden werden, um dies zu ändern. Weder hat die Regierung einen Plan, wie sie die Ziele aus dem Richtplan erreichen will, noch kennt sie eine andere Lösung als den Ansatz, der 1990 noch funktioniert hat und offensichtlich nach Ansicht der Regierung bis in alle Ewigkeiten weiter funktionieren soll. Immerhin, im Vergleich zum ersten Versuch, den ich mit einem Postulat hier drin eingereicht habe, wurde diesmal tatsächlich geprüft. Es wurden verschiedene Routen angeschaut, und dafür möchte ich der Regierung, der Verwaltung und dem ZVV danken. Die Antwort bleibt aber im Rahmen der Erwartungen. Die Antwort heisst: Nicht nötig, wir machen das, was wir schon immer gemacht haben. Dabei ist es so, Gemeinden kennen das: Die Einwohnerzahl steigt und alles funktioniert bestens. Plötzlich braucht es aber ein neues Schulhaus, leistungsfähigere Leitungen, eine grössere ARA (*Abwasserreinigungsanlage*), das sind sogenannte

Sprunginvestitionen. Und die Regierung macht es so wie manche Gemeinden. Obwohl alle wissen, dass es passieren wird, ignorieren sie es und lassen sich dann überraschen, wenn es plötzlich ansteht, wenn sie plötzlich an den Punkt kommen, wo es nicht mehr funktioniert und Handeln dringend notwendig ist. Und wir werden im Kanton Zürich auch an diesen Punkt kommen, wo das Verkehrssystem Sprunginvestitionen braucht, um seine Aufgaben zukünftig erfüllen zu können. In Anbetracht der langen Planungs- und Realisierungszeiträume müssen wir uns jetzt diese Gedanken machen und Lösungen aufgleisen. Sehenden Auges in diese Probleme hineinzufahren ist nicht die Lösung, die ich mir für den Kanton Zürich wünsche und die meiner Ansicht nach des Kantons Zürich auch nicht würdig ist.

Eine Ursache dieser Misere ist das Gesamtverkehrsmodell 2040. Dieses ist genau auf die Fortschreibung der Gegenwart ausgerichtet. Wie können wir unsere Ziele erreichen, die wir uns selbst gegeben haben, wenn wir diese Ziele nicht abbilden können? So muss es scheitern. Ich hoffe, das Gesamtverkehrsmodell 2050 – und das ist auch der Grund, weshalb ich hier nicht weiter insistiert habe – ist besser und hilft, die Planungen so auszurichten, dass die Ziele erreicht werden und es ist nicht einfach nur heisst «ja, wir machen es, es wird dann schon irgendwie gehen, und wir machen so, wie wir es immer gemacht haben».

Vielleicht noch als Ergänzung zuletzt: Ein Teil dieses Postulatsberichts ist die Kosten-Nutzen-Analyse, und diese ist, so können wir sagen, natürlich sehr einfach, fast lächerlich. Für den Nutzen nimmt sie nämlich nur den Zeitgewinn an oder berechnet nur diesen. Wir stellen aber natürlich fest, wenn wir das anschauen, dass ein solches Investitionsvorhaben viel weiteren Nutzen hat und helfen könnte, Richtplanung und Verkehrsplanung aufeinander abzustimmen, die Richtplanung ins Zentrum zu stellen, die Ziele ins Zentrum zu stellen und Wege zu suchen, wie wir diese Ziele erreichen können. Mit diesen Bemerkungen sind wir mit der Abschreibung des Postulats einverstanden.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Das Postulat hat ein wichtiges Anliegen aufgenommen, nämlich die verbesserte Erschliessung des Standortes Lengg. Gleichzeitig wurde mit der Verlängerung und unterirdischen Führung der Forchbahn bereits ein Lösungsvorschlag präsentiert. Das Anliegen ist beim ZVV bekannt, und ab dem nächsten Fahrplanwechsel werden neu die Linien 77 und 99 im Gebiet Lengg verkehren. Einzelne Anschlüsse könnten zwar insbesondere von einer Verlängerung profitieren, aber insgesamt wäre eine unterirdische Führung der Forchbahn mit Verlängerung nicht zweckmässig, heisst es im Bericht.

Bei übermässig hohen Betrieb- und Folgekosten wäre gleichzeitig der Verlagerungseffekt vom MIV hin zum ÖV vergleichsweise klein. Dazu kommt: Haltestellen werden nicht unbedingt attraktiver, wenn sie in den Untergrund verlegt werden. Wer die langen Rampen in der Metro von Paris kennt, der weiss, welche Wege die ÖV-Benutzer bei unterirdischen Haltestellen zurücklegen.

Wir Grüne wollen eine Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV. Dazu müssen nicht einzelne Linien in den Boden verlegt werden. Es braucht aber attraktivere Anschlüsse zwischen Wohn- und Arbeitsgebieten, so wie es die VBZ bald umsetzen, und es braucht eine Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Wir werden das Postulat abschreiben.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Mit dem Postulat wurde ein Bericht zu den Möglichkeiten einer unterirdischen Linienführung und Verlängerung der Forchbahn sowie deren Auswirkungen verlangt. Avisiert wurde mit dem Postulat vor allem die Situation auf der Lengg, wo durch die Wachstumspläne der verschiedenen dort ansässigen Institutionen starker Mehrverkehr generiert wird. Mit der geforderten vertieften Abklärung wurde bestätigt, dass mit dem Ausbau der bestehenden Verkehrsträger das prognostizierte Verkehrswachstum aufgenommen werden kann. Auf längere Frist macht es Sinn, die Resultate aus der Liniennetz-Entwicklungsstudie abzuwarten, um weitere Ausbauschritte zu konkretisieren; dies auch deshalb, weil die Idee einer unterirdischen Linienführung der Forchbahn gegen 1,6 Milliarden Franken kosten dürfte. Es ist allen Beteiligten bewusst, dass es sich bei der Forchstrasse im Bereich der Haltestelle Balgrist um einen kritischen Bereich handelt, welcher mit dem Mehrverkehr von MIV und ÖV an die Kapazitätsgrenze stösst. Für die Zeit nach dem Linienausbau der VBZ im Jahr 2040 müssen Lösungen gesucht werden. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass medizinische Einrichtungen auch mit dem MIV erreicht werden können oder erreicht werden müssen. Es wird nicht jeder mit gesundheitlichen Problemen mit dem ÖV anreisen.

Problematisch ist im Moment und auch in Zukunft die Situation besonders für den MIV. Einzelne Linien des ÖV werden auf separatem Trasse geführt. Durch die Situation am Knoten Balgrist staut sich der MIV teilweise bis ins Stadtzentrum zurück. Der Knoten Balgrist ist lediglich mit einer Lichtsignalanlage im Bereich Forchstrasse/Zollikerstrasse ausgestattet. Dadurch werden der MIV und auch die Fahrzeuge der Rettungsdienste durch den stetigen Fussgängerfluss stark beeinträchtigt. Bereits vor dem Liniennetz-Ausbau sollte dieses Problem angegangen

werden, um den Verkehrsfluss zu befördern. Wir schreiben das Postulat ab.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP stimmt der Abschreibung des Postulates zur unterirdischen Linienführung und Verlängerung der Forchbahn S18 im Stadtgebiet zu. Die Auslegeordnung, für deren umfassende Bearbeitung der Regierung und dem ZVV herzlich gedankt sei, hat Gelegenheit gegeben, die Möglichkeiten einer unterirdischen Linienführung und Verlängerung der Forchbahn sowie deren Auswirkungen noch einmal à fond zu beurteilen. Unsere Anliegen wurden damit ernst genommen. Mit dem Postulat war ja vor allem die Situation der Lengg, die durch die Wachstumspläne der verschiedenen dort ansässigen Institutionen starken Mehrverkehr generieren wird, avisiert worden. Mit der geforderten vertieften Abklärung wurde bestätigt, dass mit dem Ausbau der bestehenden Verkehrsträger – das sind die neue Buslinie 99, die Verlängerung der Buslinie 77 und die Verlängerung des Trams 15 – das prognostizierte Verkehrswachstum einigermaßen gut aufgefangen werden kann. Wir stimmen daher nicht mit der GLP überein, deren Sprecher Thomas Wirth gesagt hat, die Regierung halte Nichtstun für angezeigt. Wir sind der Meinung, die Regierung sagt nicht, es sei nicht nötig, sondern sie hat Umsetzungspläne vorgelegt. Auf längere Frist macht es aber auch in den Augen der FDP Sinn, die Resultate aus der Liniennetz-Entwicklungsstudie 2040 von VBZ und ZVV abzuwarten, um eben die weiteren Ausbauschritte zu konkretisieren; dies auch deshalb, weil die Idee einer unterirdischen Linienführung der Forchbahn, so charmant sie auch ist, gegen 1,6 Milliarden Franken kosten dürfte. Das Verhältnis des erwarteten Nutzens, nämlich des Zugewinns an Reisezeiten, wäre damit gegenüber den prognostizierten Kosten sehr ungünstig. Wir schreiben daher das Postulat ab.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Wenn der Platz oben ausgeht, geht man gerne in die Tiefe. Die Tiefe aber hat so ihre Tücken. Bekanntlich ist sie nicht allzu günstig. Im betreffenden Strassenabschnitt müsste man für die Erstellung mit dem Tagbau vorgehen, was den Bau auch nicht ganz einfach macht. Und wir haben es gehört, für den ÖV ist sind unterirdische Stationen und Streckenführungen nicht immer nur attraktiv. Denn wir haben vor allem ein Interesse, dass hier eine grosse Verlagerung Richtung ÖV stattfindet. Im Gegensatz zur SVP sind wir der Meinung, dass sich eben ÖV und MIV hier nicht unbedingt konkurrieren, sondern dass es im Interesse des MIV ist, wenn der ÖV ausgebaut wird. Dadurch, dass der ÖV die Flächen besser nutzt als der MIV, schafft

jeder, der vom MIV auf den ÖV umsteigt, Platz eben für den MIV, damit dieser funktionieren kann.

Die Situation in diesem Gebiet ist tatsächlich nicht ganz trivial. Wenn man es heute anschaut, erscheint es nicht allzu sinnvoll, die Forchbahn tiefer zu legen. Allerdings muss man sich bewusst sein, dass eine Kosten-Nutzen-Analyse sich auch wieder ändern kann, insbesondere, wenn man merkt, dass entgegen den jetzigen Prognosen das System tatsächlich an den Anschlag kommen und eventuell kollabieren könnte. Dann wird dann der Nutzen plötzlich sehr schnell steigen, während die Kosten verhältnismässig stabil bleiben. Daher sind wir der Meinung, dass man in der zukünftigen Planung die Situation immer wieder kritisch analysieren sollte und das jetzige Projekt nicht ad infinitum begraben sollte, auch wenn es unter dem Boden liegt. Es kann sein, dass das, was heute noch nicht sinnvoll erscheint, sich in Zukunft ändern wird. Aktuell teilen wir die Einschätzung, dass es nicht Sinn macht, die Forchbahn tiefer zu legen. Aber wie schon gesagt, man soll die Option im Kopf behalten und nicht auf unendlich begraben. Danke.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die Redezeit verkürzt sich jetzt auf fünf Minuten.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht): Danke für die fünf Minuten, Frau Präsidentin, und danke Frau Joss für das pragmatische Votum. Womit haben wir es hier zu tun? Mit einem Postulat zur Lengg. Ich habe 2011 auch eines gemacht mit dem Titel «Verbesserung der Verkehrssituation und des Verkehrsflusses im Raum Haltestelle Balgrist und der umliegenden Spitäler» (*KR-Nr. 157/2011*). Mein Kollege Liebi (*Altkantonsrat Roger Liebi*) und ich postulierten für die Unterwerfung der Forchbahn. Ich habe 2018 eine dringliche Anfrage gemacht Kantonsratsnummer 127/2018, «GAU am Balgrist». Unterdessen, seit 2011, haben wir nicht nur Stau, sondern GAU. Und was macht die Regierung? Nichts. Frau Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*), das ist eine eklatante Planungsleiche, es wurde nichts gemacht seitens Ihres Amtes. Es wurde nichts gemacht unter dem Vorgänger Stocker (*Regierungspräsident Ernst Stocker*). Man hat zugeschaut und jetzt steht man vor dem GAU am Balgrist. Und wie wir hören, gibt es jetzt nur noch die dritte Dimension, er will jetzt fliegen, der Herr Wirth, der Postulant Wirth. Nein, wir können nicht fliegen über den Balgrist, über die Lengg, wir brauchen in der Lengg eine Lösung, und zwar rasch. Und es gibt nur eine und das ist wahrscheinlich den meisten Pragmatikern hier drin

klar: Man kann nur die Bahn und/oder das Tram unterwerfen, kurz unterwerfen an der Lengg, etwa 200 Meter, und das muss gemacht werden und ist die Lösung. Denn, wie es Kollega Gantner sagte, Sie fahren im Notfall mit Ihren Kindern nicht mit dem ÖV zum Kinderspital, ganz sicher nicht, auch der Herr Wirth nicht und auch der Kollege der Grünen Partei nicht. Nein, Sie fahren mit dem Auto. Und wenn Sie dann im Stau stehen und warten müssen, weil die Kolonne schon am Hegibachplatz anfängt, dann geht das nicht. Und warum hat die Regierung nichts gemacht, Frau Walker Späh, ich möchte mal eine Antwort, und warum macht sie immer noch nichts? Und warum wird hier immer noch gesäuselt – ich brauche das Wort «gesäuselt» –, es würde dann schon irgendwann einmal eine Lösung geben. Die Lösung kommt nicht vom Himmel, die Manna kommt nicht, man muss planen. Und Sie haben jetzt ja nur noch die Planung in Ihrer kleinen Direktion und vielleicht könnten Sie sich jetzt einmal auf das konzentrieren und könnten den GAU an der Lengg wirklich anschauen und die Unterwerfung der Forchbahn planen. Es braucht eine Unterwerfung von Tram und Forchbahn an der Lengg. Ich danke Ihnen.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Im Gegensatz zu Hans-Peter Amrein spreche ich eher für die Quartierbevölkerung. Das Projekt, über das wir diskutieren, liegt in meinem Wohnquartier, das hat das Miteinreichen sicher erleichtert. Ja, die Sorgen der Bevölkerung rund um die Forchstrasse sind gross. Da ist einmal das geplante Wachstum der verschiedenen dort ansässigen Institutionen. Dies wird die Nachfrage nach ÖV und MIV steigern. Kapazitätsbedenken beim ÖV werden befürchtet, mehr Stausituationen, zudem Schleichverkehr durch das sogenannte Seefeld zulasten des Quartiers, der Kunden dieser Institutionen, aber auch des Durchgangsverkehrs. Wir müssen berücksichtigen, wir reden hier von einer Haupteinfallsachse, die es entsprechend zu behandeln gibt. Die Antwort lautet: Ein bisschen mehr ÖV auf der Stammachse. Ob das reicht? Ich bin überzeugt, die Lengg wird weiter wachsen und wir steuern langfristig auf einen Mobilitätsengpass zu. Damit sind wir beim weiteren Wachstum. Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort, dass eine Lösung, wie sie angedacht ist, so um die 2050, vielleicht 2060 möglich wäre. Was war 1980 oder 1990 bezüglich der Entwicklung der Lengg bekannt? So gut wie nichts, oder? Und da sehen wir, in welches Risiko wir da hineinlaufen.

Zweitens: Auch ohne diese Entwicklung ist die Situation auf der Forchstrasse unbefriedigend. Wir haben einen schmalen Strassenquerschnitt. Wenn wir keinen Mischverkehr wollen, was wir sicher nicht wollen,

dann haben wir keinen Platz für Bäume, keinen Platz für Velospuren und notabene auch nicht für gewerbeorientierte Parkplätze, und es ist leider keine sinnvolle Entflechtung des Veloverkehrs möglich. Das ist unbefriedigend.

Und drittens: Der Stadtraum Lengg ist nicht auf die geplanten Entwicklungen ausgerichtet, sondern auf ein kleines «Spitäli», das mal dort stand. Wir haben unbefriedigende ÖV-Haltestellen und eine unbefriedigende Einfallspforte in dieses Gebiet. Heute schon haben wir entsprechend Stausituationen aufgrund des verständlicherweise grossen Fussgängeraufkommens. Der Vorstoss von GLP und FDP zur Tieferlegung des ÖV war eine naheliegende Möglichkeit, um oberirdisch Raum zu schaffen – für Bäume, Velospuren, Aufenthaltsqualität.

Anvisiert wurde insbesondere auch die Situation im Gebiet Lengg. Nun haben wir die Antwort, und wir danken für die Antwort, sie ist sehr profund und umfassend. Wir müssen einsehen, die Tieferlegung eventuell Verlängerung gemäss Postulat wäre nicht zweckmässig und preislich nicht verhältnismässig. Jeder Franken kann nur einmal ausgegeben werden und hier wäre er sicher nicht optimal eingesetzt. Es gibt wirtschaftlichere und nützlichere Projekte, insbesondere, wenn man berücksichtigt, dass das Tram eben trotzdem weiterhin oberirdisch fahren würde, also nur die Forchbahn unterirdisch fahren würde, dann gewinnt man ja keinen Raum. Das heisst, die Forchstrasse ändert sich letztlich nicht wirklich und die Haltestellen der Forchbahn werden einfach unattraktiver. Man muss auch einsehen, wenn eine gute Idee nicht so gut war. Immerhin bleibt dem Quartier so eine jahrelange Grossbaustelle erspart.

Trotzdem wird es beim ÖV in der Stadt Zürich künftig mehr Tunnel- und Tangential-Lösungen brauchen. Unserer FDP-Stadtrat Michael Baumer arbeitet daran und hat auch schon erste Ideen präsentiert. Wir werden uns künftig schwergewichtig auf eine Aufwertung des engeren Gebiets Lengg konzentrieren. Im Gegensatz zu Hans-Peter Amrein glauben wir aber nicht an eine Unterwerfung von Tram und Forchbahn, weil die nie mehr aus dem Boden kommt, wenn Sie sich überlegen, wie steil das nachher wird, sondern vielleicht eher an eine Unterwerfung der Autos, also eine autofreie «Plaza Lengg», wenn Sie so möchten, das wäre attraktiv. Das wäre eine attraktive Einfallspforte und ein schöner Platz für dieses Quartier, das heute eigentlich nur eine Strasse ist.

Und noch zu Rosmarie Joss: In diesem Fall ist es nicht ganz so eindeutig mit der Flächeneffizienz. Wenn man die gut 20'000 Personen anschaut, die der MIV oder die Strasse über den MIV täglich abwickelt, dann ist

der ÖV nicht so weit weg und beide haben je eine Spur. Es ist also nicht immer ganz so eindeutig mit der Flächeneffizienz. Besten Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal: Eigentlich kam bei allen Vorrednerinnen und Vorrednern ganz klar zum Ausdruck: Man betrachtet das irgendwie als eine Linie, die einen Punkt, eine verkehrsentensive Anlage, erschliesst. Wenn wir das aber anschauen, müssen wir natürlich feststellen, ein solches Projekt steht in einem Gesamtkontext und dieser Gesamtkontext ist ausgerichtet auf ein Bevölkerungswachstum in diesen zentralen Lagen und dieser Gesamtkontext ist eben auch mit weiteren verkehrlichen Projekten verknüpft. Es reicht also nicht einfach nur zu sagen «für dieses Projekt ist das keine Lösung und für das andere Problem ist es auch keine Lösung», denn am Endeffekt ist genau die Summe dieser Nicht-Lösungen das, was uns zum Scheitern bringt. Und ich habe auch nicht gesagt, dass die Regierung nichts macht. Die Regierung macht etwas: Sie will ein neues Tram auf dieser Linie fahren lassen. Das bedeutet aber eben genau, dass diese Infrastruktur absolut ausgelastet ist. Bei irgendeinem kleinen Problem steht alles still und es gibt keine Möglichkeiten, den Fahrplan wieder einzufangen. Und das ist das falsche Denken, das dahintersteht, zu glauben, wir könnten einfach so weitermachen wie bisher, ohne dass wir etwas ändern, und die Infrastrukturen absolut an die Kapazitätsgrenze und vielleicht noch darüber hinaus belasten.

Herr Amrein hat dann gemeint, die GLP würde hier wegen der dritten Dimension verlangen, dass wir fliegen sollen. Offensichtlich hat er das Postulat auch nicht gelesen, denn das Postulat verlangt genau das Gegenteil von Fliegen, es verlangt, den Untergrund zu nutzen. Und es ist klar, dass es hier Herausforderungen gibt. Aber wenn man dann von Unterwerfungen als Lösung spricht, dann zeigt das, dass man eben gewisse Sachen auch nicht bedacht hat. Es braucht eine Verbindung, wie man vom Untergrund wieder an die Oberfläche kommt. Das ist bei einer ÖV-Station dann eine Treppe, die hinaufführen kann und zugegebenermassen nicht zwangsläufig sehr attraktiv ist. Aber wenn ein Tram oder auch Autos wieder hervorkommen müssen, dann braucht es Rampen. Und diese Rampen sind insbesondere dann, wenn wir im steilen Gelände sind, extrem gross, grosse Hindernisse, wo dann beispielsweise wegen der Rampe eine Strasse auch nicht mehr gekreuzt werden kann. Wir brauchen also hier wirklich gute Lösungen, gute Gedanken, und das sehe ich leider in der Antwort der Regierung noch nicht, weder hier noch bei den anderen Fragestellungen noch grundsätzlich: Wie wollen

wir die Ziele erreichen? Das ist etwas, was wir uns Grünliberalen wirklich wünschen und wo wir Fortschritte sehen möchten. Herzlichen Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht) spricht zum zweiten Mal: In einem gehe ich mit meinem Vorredner überein und er mit mir wahrscheinlich auch, dass es eine Lösung braucht, das hat er auch gesagt. Und wir haben keine Lösung im Raume Lengg. Die dritte Dimension habe ich jetzt als kreative Lösung angeschaut. Ich habe das Postulat und die Antwort sehr wohl gelesen, wo aufgezeigt wurde, dass diese lange Tunnelierung der Forchbahn nicht möglich ist, nur schon aufgrund der Normalspur, die dann eingeführt werden müsste. Aber die Lösung der Grünen, jemandem mit Atemproblemen eher die Luft abzuschneiden – und das machen Sie ja, das machen Sie an der Bellerivestrasse und das machen Sie hier jetzt auch und das machen Sie generell mit ihrer MIV-Feindlichkeit –, die ist es nicht. Es müssen die verschiedenen Verkehrsträger nebeneinander fahren können. Und Marc Bourgeois, ich bin im Quartier präsent, ich habe mein Büro dort und ich fahre regelmässig, ob mit dem ÖV oder mit dem Auto, diese Strecke, wahrscheinlich mehr als du, da du nicht in der Lengg wohnst. Und ich muss dazu sagen: Das kann so nicht weitergehen. Wäre die Lengg der Rosengarten (*Anspielung auf das Projekt Rosengartentunnel und -tram, das in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2020 abgelehnt wurde*), hätten wir schon lange ein Projekt, weil Frau Regierungsrätin dann selbst betroffen wäre. Aber sie ist es halt nicht. Und sie hat ja schon gesagt – oder hat es schriftlich gesagt, ich kann mich nicht genau erinnern – 50 Millionen seien zu viel für die Lengg. Nein, 50 Millionen sind nicht zu viel für die Lengg. Die Lengg ist eine der wichtigsten Einfallsachsen oder liegt an einer der wichtigsten Einfallsachsen in die Stadt Zürich. Und man kann den Sauerstoff nicht einfach abschneiden, denn dann kommt es zum totalen Kollaps. Und zum totalen Kollaps kommt es meines Erachtens dann, wenn das neue Kinderspital dort steht. Es geht nicht mehr so. Jetzt noch zu den Fussgängern: Das ist, glaube ich, schon in der Ägide der erfolgreichen Verkehrsdirektorin passiert (*Anspielung auf das ehemalige Amt für Verkehr, heute Amt für Mobilität*), dass man in der Lengg die Unterführungen zugemacht hat. Das ist auch so ein Witz, Entschuldigung. Wenn Sie durch die Lengg, durch den Balgrist fahren, dann hat es Hunderte, ja, Tausende von Fussgängern, Mitarbeitern der Spitäler, Patienten, Besucher, die da irgendwie über die Forchstrasse laufen müssen. Man hat es fertiggebracht, einen Teil dieser Leute, die sehr wohl und gerne unterirdisch von der einen Strassenseite auf die

andere Strassenseite gegangen sind, jetzt auch noch auf die Strasse zu treiben, weil man in der Stadt Zürich diese tolle Grundsatz-Utopie hat, jede Unterführung müsse weg. Und auch hier hat der Kanton zugehört, hat nichts gemacht. Ich sage es noch einmal: Die Lengg, der Balgrist ist das Zeichen eines eklatanten Planungsversagens dieser Direktion, dieses Kantons, und zeigt auch uns in unserem Rate, dass wir besser etwas weniger schwatzen würden und uns eingesetzt hätten (*Heiterkeit*). Ja, geschätzte Damen und Herren der Linken, genau! Wir haben 2011 mit einem Postulat gefordert, dass der Verkehr, ob MIV oder Forchbahn, unterworfen wird. Kein Problem, man kann auch den MIV unterwerfen, es ist möglich dort oben. Und Sie haben es schön abgelehnt, schön abgelehnt! Und ich als Benutzer dieser Strasse – wie viele, viele andere Leute auch – mache Sie verantwortlich für diesen GAU am Balgrist. Dafür sind Sie verantwortlich und dafür ist dieser Rat verantwortlich. Wir haben nichts gemacht, wir haben zugeschaut, und jetzt ist es zu spät. Jetzt kann man vielleicht noch etwas machen für die Fussgänger, aber mehr nicht. Und ich sage es noch einmal, Frau Regierungsrätin, gehen Sie endlich an die Arbeit und legen Sie diesem Rat eine Vorlage vor. Es ist möglich, den Verkehr dort kurz zu unterwerfen, und es ist nicht zu steil.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Geschätzter Hans-Peter Amrein, es bestreitet niemand die Stausituation beim Balgrist aufgrund der ÖV-Haltestelle. Das ist eine unglückliche Situation, das wissen wir, das haben wir aber schon heute und es wird sicher nicht besser werden. Du hast auch gesagt, grundsätzlich seien beide Varianten für dich denkbar: Auto unten, Tram oben oder umgekehrt. Ich glaube, rein technisch kann nur das Auto unten sein, wenn es überhaupt so eine Lösung ist. Aber wir reden hier über die Stadt Zürich. Die Planung von Unterführungen in der Stadt Zürich ist Sache der Stadt Zürich. Und das weiss die Stadt Zürich auch und das weiss der Gemeinderat auch. Entsprechend hat vor nicht allzu langer Zeit die AL zusammen mit der GLP ein Postulat eingereicht, GR-Nummer 2022/476. Darin fordern sie korrekterweise eine Machbarkeitsstudie zur Entflechtung der Fussgänger und des motorisierten Verkehrs. Das, was sie da anregen, ist also eigentlich genau das, was du gerne hättest. Das ist sicher eine gute Stossrichtung, ich würde das unterstützen. Es hat einen Ablehnungsantrag gegeben. Ja, Hans-Peter Amrein, du darfst dreimal raten, welche Partei den Ablehnungsantrag gestellt hat. Richtig, es ist deine ehemalige Partei, die SVP. Vielen Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Die Idee, die Forchbahn unterirdisch zu führen und über den Bahnhof Stadelhofen hinaus zu verlängern, kommt ja immer wieder. Und dieses Mal war der Auslöser die Erreichbarkeit des Forschungs- und Gesundheitsclusters Lengg mit dem öffentlichen Verkehr, und wir waren bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen und diese Idee wirklich vertieft abzuklären. Und wir haben einen grossen Aufwand betrieben, der Präsident hat auf die Studie hingewiesen. Darin kann man gerne lesen – sie ist sehr umfangreich –, wie wir zu diesem Resultat gekommen sind. Ich möchte einzelne Aspekte hervorheben:

Erstens: Die Erschliessung des Gebiets Lengg mit dem öffentlichen Verkehr ist sichergestellt, das ist sehr wichtig. Und es ist auch ein weiterer Ausbau möglich mit Tram und Bus, ebenfalls sehr wichtig.

Zweitens: Eine Tieferlegung der Forchbahn wäre sehr, sehr aufwendig. Aus baulichen Gründen könnte man nicht direkt unter der bestehenden Streckenführung bauen, das käme nämlich in Konflikt mit dem Riesbach-Tunnel der S-Bahn. Der Tunnel müsste also über diese Linie hinaus bis zum Spital Zollikerberg gehen, und das macht die ganze Sache sehr teuer. Nun teuer ist das eine, wenn es dann als verhältnismässig erschiene. In diesem konkreten Fall muss man aber konstatieren, dass die Reisezeit bei einer Tieferlegung eben nicht wesentlich verkürzt würde, und darum geht es, um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Es nützt nichts, Millionen zu investieren, wenn die Reisezeiten nicht kürzer werden. Das heisst, es gäbe keine Einsparmöglichkeiten bei einem oberirdischen Tramangebot. Und das heisst eben auch, es braucht weiterhin die Feinerschliessung. Und auch diese hätte, würde man diesen Tunnel bauen, ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Und drittens: Auch die vorgeschlagenen Verlängerungsvarianten nach Altstetten oder Oerlikon – auch diese haben wir sehr genau angeschaut – würden keinen grösseren Nutzen bringen, die Investitionen wären ausserordentlich hoch, wir sind auf 1,6 Milliarden Franken gekommen. Und auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis wäre schlecht. Das heisst aber nicht, dass wir nichts tun. Wir legen sicher nicht die Hände in den Schoss. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich muss weitergehen. Die Überlegungen der VBZ über die Entwicklungsstrategie 2040 sind wir am Studieren, am Diskutieren mit den VBZ. Und Sie werden hier im Rat bei den künftigen ZVV-Strategien ja mitreden können. Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass Sie hier im Kantonsrat die

Entwicklung des öffentlichen Verkehrs beschliessen, und die Regierung nicht eigene Überlegungen gegen das Parlament anstrebt. Und in diesem Sinne danke ich Ihnen für die Abschreibung des Postulates.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 379/2019 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Verlängerung der SZU zur Erschliessung der städtischen Hochschulgebiete und Für die Bewilligung eines Projektierungs-Kredites für eine Verlängerung der Sihltal-Zürich-Üetlibergbahn (SZU) vom heutigen Endbahnhof Shop-Ville ins Hochschulquartier Zentrum Unispital, zur Uni-Irchel und zur ETH-Hönggerberg

Antrag des Regierungsrates vom 2. März 2022 zum Postulat KR-Nr. 380/2019 und zur Einzelinitiative KR-Nr. 476/2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 13. September 2022

Vorlage 5802

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Namens der einstimmigen Kommission beantrage ich Ihnen, auch hier dem Regierungsrat folgend, gemäss Dispositiv Ziffer I das Postulat betreffend Verlängerung der SZU (*Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn*) zur Erschliessung des städtischen Hochschulgebietes abzuschreiben und gemäss Dispositiv Ziffer II die Einzelinitiative 476/2020 betreffend «Für die Bewilligung eines Projektierungskredites für eine Verlängerung der Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn vom heutigen Endbahnhof Shopville ins Hochschulquartier Zentrum Unispital, zur Uni Irchel und zur ETH Hönggerberg» abzulehnen. Es wird also bei der Postulatsabschreibung ja wohl keine Abstimmung geben, weil kein gegenteiliger Antrag besteht, aber sicher wird es eine Abstimmung geben bezüglich der Einzelinitiative.

Wie schon gesagt, diese Vorlage wurde in der KEVU jeweils zusammen mit der Vorlage 5803 beraten. Der Erstpostulant, Kommissionskollege Thomas Wirth, hat seine mündliche Stellungnahme abgegeben. Ebenfalls wurde der Einzelinitiant, Paul Stopper (*Altkantonsrat*), für ein Hearing in die Kommission eingeladen. Ich begrüsse Herrn Stopper

ganz herzlich hier im Kantonsrat und möchte in Erinnerung rufen, dass er ja nicht nur Panaschierkönig bei den Gemeinderatswahlen 2022 in der Stadt Uster war, sondern nachweislich auch ein versierter Verkehrs-
experte.

Das Postulat fordert den Regierungsrat auf, in einem Bericht darzulegen, wie die künftige Erschliessung der Hochschulgebiete in der Stadt Zürich mit einer unterirdischen Verlängerung der SZU sichergestellt werden kann, was diese ungefähr kosten wird und welche gesamtverkehrlichen Vor- und Nachteile damit verbunden sind.

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut: «Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat einen Projektierungskredit zu einer Verlängerung der SZU vom derzeitigen Kopfbahnhof unter dem Shopville zum Hochschulquartier Zentrum Unispital, zur Uni Irchel und zur ETH Hönggerberg mit Erweiterungsmöglichkeit bis Regensdorf zu unterbreiten.» Mit den in den Raum platzierten Forderungen und Fragestellungen haben sich die Volkswirtschaftsdirektion und der ZVV mittels Erteilung einer sehr ausführlichen externen Studie vertieft auseinandergesetzt und so die Vorgaben aus dem Kantonsrat ernst genommen. Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Erschliessung der Hochschulquartiere ist, da gehen Sie sicher mit mir einig, unbestritten. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Hochschulgebiet Zürich Zentrum, kurz HGZZ, wurde dies bereits 2016 festgestellt. Im Zusammenhang mit einem anderen, zwischenzeitlich abgeschriebenen Postulat (*KR-Nr. 379/2019*) haben sich KEVU und Kantonsrat bereits damit auseinandersetzen dürfen. Betreffend Erschliessung des Standorts ETH Hönggerberg wird die Leistungsfähigkeit des ÖV-Angebots mit der Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 deutlich verbessert werden. Der entsprechende Kreditantrag (*Vorlage 5862*) der Regierung wurde in der KEVU in den vergangenen Wochen im Eilzugstempo beraten und verabschiedet. Das Geschäft wird hier im Rat zeitnah traktandiert und somit ein weiteres Puzzle-Teil auf der Angebotsseite platziert werden können.

Die vorhin erwähnte Studie hat, basierend auf dem Postulat beziehungsweise der Einzelinitiative, zwei Varianten zur Erschliessung des HGZZ, der Uni Irchel und der ETH Hönggerberg vertieft abgeklärt. Details können Sie auch hier dem Postulatsbericht entnehmen. Bei Variante 1 geht es um die Verlängerung aus dem bestehenden Bahnhof der SZU am Hauptbahnhof zu den drei Hochschulstandorten, in der Subvariante Stopper danach noch weiter nach Regensdorf. Bei der Variante 2 soll der HB Zürich quer zu den bestehenden Gleisachsen unterquert werden

und dann nur die Uni Irchel und den Höggerberg unterirdisch erschliessen. Variante 2 wurde schnell wegen bedeutender, vor allem baulicher Nachteile beziehungsweise Herausforderungen verworfen und im Rahmen der besagten Studie nicht mehr weiter vertieft. Über die Subvarianten 1A und 1B steht im Bericht des Regierungsrates sehr viel. Auch hier bestehen Kostenschätzungen in der Grössenordnung zwischen 1,5 und 2,5 Milliarden Franken, sehr hohe Beträge, die darauf hindeuten, wie anspruchsvoll neue Infrastrukturbauten auf Stadtgebiet sind. Es folgt eine Abhandlung auch hier über die verkehrlichen Auswirkungen und eine Kosten-Nutzen-Analyse. Das Fazit ist wiederum klar: Eine Verlängerung der SZU gemäss den Vorschlägen des Postulats und der Einzelinitiative ist aus wirtschaftlicher Sicht nicht zweckmässig. Für die Erschliessung der Hochschulstandorte mit ihren ausgeprägten Nachfragespitzen sind punktuelle Verdichtungen des Angebots zielführender als teure und aufwendige Infrastrukturausbauten, die wohl Jahrzehnte in Anspruch nehmen werden. Die vorliegend geprüften Varianten der Verlängerung der SZU sollen daher nicht weiterverfolgt werden, daher auch die Abschreibung des Postulates und die Ablehnung der Einzelinitiative. Besten Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Mein Votum ist viel kürzer als der ausführliche Bericht der Regierung. Wir haben ursprünglich das Postulat und die Einzelinitiative unterstützt, da es auch aus unserer Sicht Sinn machte, diese Forderungen etwas genauer abzuklären. Die Regierung hat nun einen ausführlichen Bericht vorgelegt. Die beiden Vorstösse zur unterirdischen Bewältigung des erwarteten Mehrverkehrs von und zu den Zürcher Hochschulen waren Regierung, ZVV und VBZ sorgfältigste und aufwendige Abklärungen wert. Der resultierende Bericht hat gezeigt, dass zum einen die technische Realisation einer solchen Lösung sehr anspruchsvoll wäre und zum anderen die Kosten in Milliardenhöhe in einem ausserordentlich schlechten Verhältnis zum Nutzen stünden. Mit dem Ausbauschnitt STEP 35 (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur 2035*) und der in Arbeit stehenden Netz-Entwicklungsstrategie von ZVV und VBZ ist sichergestellt, dass das künftige Nachfragewachstum im öffentlichen Verkehr angemessen berücksichtigt wird. Wir danken dem Einzelinitianten Paul Stopper für seinen unermüdlichen Einsatz für den ÖV im Kanton Zürich. Trotzdem wird die SVP das Postulat abschreiben und die Einzelinitiative Stopper ablehnen.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Auch hier haben wir es mit einer Vorlage zu tun, die den Ausbau einer einzelnen Linie behandelt, namentlich die Weiterführung der SZU über die Uni Irchel zur ETH Hönggerberg und weiter nach Regensdorf. Und wie bei der Forchbahn-Vorlage (5803) liegt die Finanzierungs- und Planungshoheit teilweise beim Bund. So beinhaltet auch diese Vorlage ähnliche Nachteile und Schwierigkeiten, mit dem Unterschied, dass die Streckenführung einfacher, aber der Bau von Haltestellen aufwendiger ist. Die Haltestellen würden teils in einer Tiefe von 60 Metern unter Terrain fallen. Solch tiefe Stationen findet man sonst nur in den grossen Metropolen. Eine Rolltreppe mit einer Fahrdauer von drei Minuten wie in Sankt Petersburg beispielsweise würde in Zürich aber wohl kaum zur Attraktivität beitragen, und Lifte sind schlicht zu wenig leistungsfähig. Wir Grünen sind nicht dafür bekannt, dass wir bei Investitionen in den ÖV klemmen, aber Projekte mit unverhältnismässig hohen Betriebskosten müssen auch den notwendigen Umlagerungseffekt bringen. Eine Porta-Alpina-Kopie (*nicht realisierte unterirdische Bahnstation im Gotthardtunnel*) zum reinen Selbstzweck wäre für uns reine Zeit- und Ressourcenverschwendung.

Notwendig sind gute Verbindungen von Wohn- und Arbeitsgebiet. Diese Vorlage hätte einen Ausbau einer einzigen Linie und nur eine Umlagerung innerhalb des ÖV von anderen Linien her zur Folge. Wichtig und richtig war es aber, die Potenziale der beiden Linien auch vom vorherigen Postulat einmal zu untersuchen. Man kommt nur weiter, wenn man hin und wieder über den Tellerrand hinausschaut. Aus den genannten Gründen lehnen wir die Einzelinitiative ab und schreiben das Postulat ab.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Wie schon beim vorherigen Geschäft kann man sagen: Wenn der Platz oben ausgeht, dann geht man in die Tiefe. Im Hauptbahnhof ist man schon zweimal auf die Idee gekommen, in die Tiefe zu gehen, nämlich mit dem Bahnhof Museumsstrasse und dem Bahnhof Löwenstrasse. Bei der SZU ist man so halb in die Tiefe gegangen, weil man ja gestoppt hat (*in einem Kopfbahnhof*). Wenn man das nun zum dritten Mal durchziehen will, dann kommt man zur Problematik, dass man sehr tief gehen muss, denn man muss ja an den anderen Tunnels vorbeikommen. Dies führt zu der vorher erwähnten Problematik von sehr tiefen Haltestellen, insbesondere, da es ja Gebiete im übrigen Gelände erschliessen soll.

Grundsätzlich haben wir die Postulatsantwort und auch die Vorlage zur Einzelinitiativen mit sehr viel Interesse angeschaut. Und grundsätzlich

ist die SP auch der Meinung, dass es langfristig mehr Kapazität im Raum Zürich im Normalspurnetz braucht. Wir fragen uns aber tatsächlich, ob das dritte Mal durch den Zürcher Hauptbahnhof in die Tiefe zu gehen der Weisheit letzter Schluss ist. Wir sehen eher mehr Potenzial in der Idee von Tangentiallinien, die den Hauptbahnhof umfahren statt unterfahren.

Wir sind überzeugt, dass wir eben auch auf der Normalspur längerfristig weitere Ausbauschritte brauchen in unserem Schienennetz. Wir haben die Hoffnung, dass die Volkswirtschaftsdirektion sich nicht auf dem Erfolg des Bahnhofs Stadelhofen ausruhen will und schaut, was sinnvolle weitere Schritte sind. Die Verlängerung der SZU ist es wohl nicht, aber es gibt doch noch viel Potenzial im Normalspurnetz rund um den Kanton Zürich. Wir sind gespannt, was die nächsten Projekte sein werden, und werden vielleicht auch dem einen oder anderen mit einem Vorstoss noch etwas nachzuhelfen versuchen. Herzlichen Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Es ist nun das zweite Geschäft heute am Morgen, bei welchem es um Kapazitätsfragen des ÖV geht. Klar ist, dass das Anliegen uns alle beschäftigt, aus lokaler, aber auch aus übergeordneter Sicht. Das Postulat wie auch die Einzelinitiative, über die wir heute reden, regen ja angesichts des Bevölkerungs- und Mobilitätswachstums eine Neubetrachtung der Situation am Zürcher Hauptbahnhof an, genauer am heutigen Endbahnhof Shopville, mit einer möglichen Verlängerung der Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn vorzunehmen sei. Es war das Ziel, dass die Möglichkeiten einer Verlängerung der SZU ins Zürcher Hochschulquartier und bis zur ETH Höggerberg auszuloten seien.

Die FDP stützt ganz klar das Anliegen der besseren Erschliessung von Hochschulquartier und ETH Höggerberg vollumfänglich und wir sind auch zufrieden, dass mit der Elektrifizierung der Zubringerbuslinie zur ETH Höggerberg in Kürze hoffentlich eine schnell realisierbare Lösung gefunden werden kann. In Bezug auf die gestellte Aufgabe haben sich Regierung, VBZ und ZVV der Frage der Erschliessung der Verlängerung der SZU mit sehr grosser Ernsthaftigkeit angenommen. Die präsentierte umfangreiche Auslegeordnung zeigt aber auch, wie schwierig dies angesichts der Platzverhältnisse ist und wie komplex die technische Realisierbarkeit überhaupt wäre. Zudem – und leider müssen wir das heute Morgen auch zum zweiten Mal betonen – würde der Nutzen der durch die Vorstösse geforderten Lösungen in keinem Verhältnis zu den erwarteten Kosten stehen. Wir stehen hier von einem klassischen Zielkonflikt.

Für die FDP ist zentral, dass Regierung und ZVV weiterhin an Lösungen arbeiten und diese in die langfristige Entwicklung über STEP 2035 hinaus einbauen. Die FDP ist mit diesem Fokus auf die Weiterentwicklung des Gesamtsystems zufrieden und wir sind auch – das habe ich bereits erklärt – sehr glücklich, dass bezüglich der ETH Hönggerberg doch wohl sehr kurzfristig eine Lösung gefunden werden kann, um das Mobilitätswachstum, das da erwartet wird, etwas abzufangen. Wir stimmen den Anträgen der Regierung auf Abschreibung beziehungsweise auf Ablehnung der Einzelinitiative zu.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Wenn ich heute diese Diskussion hier drin verfolge, stelle ich doch fest: Es hat sich langsam etwas gewandelt. Der erste Vorstoss der GLP zum Bau einer U-Bahn (*KR-Nr. 319/2015*) sagte beispielsweise ganz explizit «wir wollen den HB nicht angeschlossen haben an diesem Netz», also ein Unterschied zu diesem Postulat, das wir jetzt hier haben, das darauf baute, eine Gelegenheit zu nutzen, die eigentlich ursprünglich bereits einmal eingeplant war.

Der zweite Versuch war ein Gegenvorschlag zum Rosengartentram, wo wir auch gesagt haben: Eigentlich ist es sinnvoll, wenn wir eine Tangentialverbindung von Altstetten zum Kochareal, Bahnhof Hardbrücke, Uni Irchel und dann nach Oerlikon schaffen. Dieser Vorschlag wurde gar nicht erst vernünftig diskutiert, es war kein Interesse im Rat vorhanden, sich solche Sachen anzuschauen. Das hat sich geändert und darüber bin ich froh. Und ich bin auch froh, dass sich das in der Verwaltung und in der Regierung geändert hat. Auch dieser Vorschlag hier wurde wieder vertieft geprüft und angeschaut. Dafür möchte ich wiederum der Verwaltung und dem ZVV und der Regierung danken. Aber auch hier fehlt es wieder, dass dieses Projekt, diese Idee nicht in einen Gesamtkontext gestellt wurde. Wir haben vorhin beispielsweise beim Objektkredit, als es um Dietikon ging (*Vorlage 5759*), gesehen, dass wir ein Problem im Strassenraum haben. Wir haben dort immer weniger Platz pro Nutzer zur Verfügung, aber gleichzeitig immer höhere Ansprüche, die dieser Platz erfüllen soll. Wir möchten dort den Verkehr entflechten, wir möchten den Klimawandel bekämpfen und die Stadt kühlen und wir möchten für Starkniederschläge Retentionsräume für das Wasser schaffen. Aber all diese Überlegungen spielen dann keine Rolle, wenn es darum geht, eine Kosten-Nutzen-Berechnung anzustellen, denn wir haben ja den Platz oben, wir brauchen nichts zu ändern. Und das ist aus meiner Sicht sehr bedauerlich.

Wir werden jetzt auch bei diesem Postulat der Abschreibung zustimmen und wir werden auch die Einzelinitiative ablehnen, denn es ist klar: So

werden wir hier nicht weiterkommen, es wird etwas anderes brauchen. Aber ich hoffe, dass die Anregungen, die wir mit diesen beiden Postulaten gemacht haben, etwas bewirkt haben. In Ihren Köpfen, weiss ich, dass es schon ganz langsam etwas genutzt hat, und anderenorts, bin ich mir sicher, wird das auch der Fall sein.

Beat Habegger (FDP, Zürich): Ich erlaube mir auch einige Worte dazu, als Postulant und auch als Vertreter des betroffenen Quartiers. Insbesondere möchte ich etwas zur Anbindung der ETH Höggerberg und der Verkehrslage in Zürich Nord, insbesondere in den Quartieren Affoltern und Oerlikon, und eben auch in Regensdorf sagen. Zweifellos werden die Kapazitäten mit dem Ausbau der Buslinien 80 und 69, mit der Elektrifizierung und den grösseren Kapazitäten gesteigert. Das ist auch nötig, denn der Campus wird wachsen. Und wir sollten nicht vergessen, dass auch sogenannte publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vorgesehen sind. Das heisst, es sollen auch mehr Leute dorthin gehen, die möglicherweise nicht zum Studieren oder für andere Ausbildungsaktivitäten auf den Höggerberg gehen. Das Problem ist natürlich, dass viele dieser Busse, die heute schon dort hochfahren, heute schon im Stau stehen, insbesondere während den Rushhours am Morgen und am Abend. Da helfen natürlich auch grössere Busse nur bedingt, wenn sie dann im Stau stehen. Der grössere Kontext ist natürlich, dass wir neben der Logistik auch einen starken Pendlerverkehr in die Stadt hinein haben, nicht nur aus dem Kanton Zürich übrigens, sondern auch aus angrenzenden Kantonen. Und wenn wir schauen, wie die bauliche Entwicklung weitergeht, dann sehen wir, dass es nicht einfach so zu Ende geht. Also in Regensdorf beispielsweise haben wir heute schon eine starke Verkehrsüberlastung, das ist übrigens explizit erwähnt im Strassenbauprogramm (*Vorlage 5858*), das ja vorher auf unserer Agenda stand. Und diese Überlastung zieht sich dann natürlich auch weiter in die Stadt hinein. Es ist also offensichtlich, dass sich die Verkehrsprobleme nur mit einem attraktiven öffentlichen Verkehr überhaupt irgendwie lösen lassen. Deshalb hat es mich auch überhaupt nicht stark überrascht, dass in der Vorlage zum Postulat und zur Einzelinitiative explizit gesagt wird, der Modalsplit zwischen ETH Höggerberg, Affoltern und Regensdorf könne mit diesen Massnahmen gesteigert werden, er sei nämlich heute unterdurchschnittlich. Das, glaube ich, muss sich verbessern. Wir brauchen einen höheren Anteil des Verkehrs, der als öffentlicher Verkehr abgewickelt wird, als dies heute der Fall ist. Das heisst auch: Wir brauchen in der Mobilität eben Lösungen für

ganze Regionen und nicht für einzelne Gemeinden. Es ist nicht zielführend, wenn wir jetzt bei diesem Raum, über den wir sprechen, nur auf die Stadt Zürich schauen und irgendwelche Insellösungen für die Stadt entwickeln, wenn in den angrenzenden Regionen und Gemeinden eine starke bauliche Entwicklung und damit auch eine starke Verkehrsentwicklung stattfindet. Mobilitätspolitik ist eben auch etwas Regionalpolitik und so braucht es Lösungen, die das Ganze im Blick haben. Ja, diese Lösungen, diese Varianten sollen es nun also nicht sein. Aber wir werden nicht darum herumkommen, attraktive Lösungen für den ÖV zu finden, um diesen Modalsplit zu verbessern, um mehr Leute auch auf den ÖV zu bringen und so die Massenmobilität in einem wachsenden Kanton effizient und bevölkerungsverträglich abzuwickeln. Vielen Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht): Zuerst eine Frage an meinen Vorredner Beat Habegger: Ich weiss nicht, ob das ein freudscher Versprecher war von ihm oder eine neue Gendersprache, als er sich «Postulent» nannte. Ist das ein neues Wort, «Postulent»? Dann könnte man das ja vielleicht noch in den kantonsrätlichen Duden aufnehmen.

Jetzt zu dieser Vorlage: Ich bin einverstanden mit der Abschreibung des Postulates, aber nicht mit der Ablehnung der Einzelinitiative Stopper. Ich begrüsse Paul Stopper, einen der prominentesten und interessantesten Verkehrsplaner in unserem Land. Ich hatte auch die Freude und die Möglichkeit – und habe die Möglichkeit –, mit ihm zusammenzuarbeiten. Und ich glaube, dass diese Einzelinitiative Stopper in der KEVU nicht die genügende Aufmerksamkeit erhalten hat, denn Sie haben nur zwei Varianten angeschaut, aber nicht alle, die Herr Stopper vorgeschlagen hat. Und Herr Stopper hat ja auch vorgeschlagen, dass man sich eine Variante mit fünf und nicht nur mit zwei Stopps anschaut, und das haben Sie nicht gemacht. Das zeugt für mich wieder davon, was für eine Qualität wir in diesem Amt für Verkehr und jetzt in dieser Verkehrsplanungsabteilung Traber/Walker Späh (*Markus Traber, Chef des Amtes für Mobilität, und Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) haben, von wo uns vorher erzählt wurde, dass der Riesbachtunnel unter dem Unterwerfungsperimeter von MIV oder ÖV in der Lengg liegt. Das stimmt einfach nicht, Frau Regierungsrätin, und auch hier hat man dem Herrn Stopper nicht zugehört, sondern lehnt jetzt diese Einzelinitiative Stopper ab. Ich werde sie annehmen und ich hoffe, dass sich noch der eine oder andere hier drin das nochmals anschaut, denn was Herr Stopper hier angebracht hat, macht Sinn.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es ist mir wichtig zu betonen: Der öffentliche Verkehr muss sich weiterentwickeln, darin sind wir uns einig. Und wir haben ein Verlagerungsziel im Richtplan und auch ein Gesamtverkehrskonzept der Regierung, wo wir klar gesagt haben, dass der öffentliche Verkehr für die Mobilität der Zukunft insbesondere in den urbanen, verdichteten Gebieten eine zentrale Rolle hat. Nun, es gibt immer verschiedene Ideen und Lösungen, wie man diesem gerecht wird. Beim Gebiet Zentrum und Uni Irchel kann man sicher sagen, dass das Tramangebot weiter ausgebaut werden kann. Es ist also nicht fertig, sondern es kann ausgebaut werden. Und auf dem Höggerberg – es wurde darauf hingewiesen – werden wir mit den Buslinien 69 und 80, die wir elektrifizieren, auch neue Doppelgelenk-Trolleybusse fahren lassen können, diese werden sehr viel mehr Kapazität haben.

Der ZVV hat die vorgeschlagenen Verlängerungsvarianten für die SZU zusammen mit den Verkehrsunternehmen, verschiedenen Amtsstellen und auch externen Fachleuten im Detail geprüft, ich verweise hier ausdrücklich auf den Bericht. Dabei hat sich halt gezeigt, dass eine solche Verbindung aus baulichen Gründen nicht so einfach zu realisieren ist. Entweder muss man mit der Bahnstrecke vom Tiefbahnhof im HB einen grossen Bogen bauen, um überhaupt Höhe zu gewinnen, oder die Station Hochschulgebiet Zürich Zentrum müsste etwa 60 Meter unter dem Boden gebaut werden. Das kann man ja machen, wenn man das will, aber das Entscheidende ist: Es entsteht nicht mehr Attraktivität für den öffentlichen Verkehr. Und darum geht es, wenn wir so viel Geld investieren, dass dann auch der ÖV attraktiver wird. Beide Varianten wären sehr aufwendig, sehr teuer. Für die Variante bis ETH Höggerberg rechnen wir mit 1,5 Milliarden und für die Verlängerung bis Regensdorf gar mit 2,5 Milliarden Franken, das ist mehr, als uns die ganze Durchmesserlinie gekostet hat, und dem steht nicht ansatzweise ein verkehrlicher Nutzen wie bei der Durchmesserlinie gegenüber. Die Reisezeiten würden nicht massgeblich kürzer, der Modalsplit würde sich nicht verändern, das haben wir Ihnen alles dargelegt. Und dann wäre eben in diesem Sinne das Kosten-Nutzen-Verhältnis schlecht. Ja, ich verweise auch hier auf die VBZ-Netz-Strategie 2040. Wir werden sicher im Rahmen der ZVV-Strategie darauf zu sprechen kommen, aber etwas ist mir schon wichtig hier zu betonen: Erinnern Sie sich? Es ist zwar schon etwas lange her, aber in den 70er-Jahren hat das Zürcher Stimmvolk die U-Bahn abgelehnt. Und ja, wahrscheinlich ist das eine Folge, dass wir halt keinen unterirdischen Ring haben, den wir zwar sukzessive zu erreichen und zu ergänzen versuchen, aber das ist halt jetzt viel komplizierter, weil es nicht angelegt ist und wir im Kanton

Zürich eine andere Strategie gefahren haben. Das muss man vielleicht bei aller Diskussion und allen Vorlieben für Tunnels, die ich ja grundsätzlich sehr teile, einfach mitberücksichtigen. Herzlichen Dank für die Abschreibung.

Detailberatung

I.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 380/2019 ist abgeschrieben.

II.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die Kommissionsmehrheit hat den Antrag auf Ablehnung der Einzelinitiative gestellt. Dies ist bekanntlich einem Antrag auf Nichteintreten gleichzustellen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 165 : 1 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Einzelinitiative KR-Nr. 476/2020 abzulehnen.

III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Switzerland Innovation Park Zürich

Antrag des Regierungsrates vom 29. April 2022 zum Postulat KR-Nr. 24/2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 13. September 2022

Vorlage 5617

Beat Bloch (CSP, Zürich), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die WAK beantragt Ihnen einstimmig, das Postulat von Altkantonsrat Andreas Geistlich abzuschreiben. Mit dem am 14. Mai 2018 überwiesenen Vorstoss wurde der Regierungsrat gebeten

zu prüfen, ob und wie der Bio-Technopark in Schlieren Teil der Plattform des Switzerland Innovation Parks Zürich, kurz IPZ, werden kann. Technoparks sind eher regional ausgerichtet und im Wesentlichen auf das Anbieten von Geschäftsräumlichkeiten und Serviceleistungen beschränkt. Sie sind nicht für die grossen innovativen Unternehmen gedacht und auch nicht für den räumlichen Zusammenschluss von Forschungsinstitutionen. Beim Innovationspark steht hingegen die Kooperation mit Unternehmen internationaler Ausstrahlung im Vordergrund. Der IPZ ist seit März 2021 auch mit dem Switzerland Innovation Park Ticino im Bereich Life Science, Drohnen und Blockchain sowie mit dem Switzerland Innovation Park Central im Gebäude- und Energiesektor verbunden. Der IPZ pflegt mit dem Bio-Technopark Schlieren bereits eine langjährige Partnerschaft. Der Bereich Biotechnologie gehört indessen nicht zu den vom IPZ ausgewählten Innovationsschwerpunkten Robotik und Mobilität, Luft- und Raumfahrt sowie Produktionstechnologien. Die WAK teilt die Auffassung des Regierungsrates, dass eine weitergehende Integration des Bio-Technoparks Schlieren somit keinen Mehrwert brächte. Namens der WAK beantrage ich Ihnen, der Abschreibung des Postulates zuzustimmen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Besten Dank für den aufschlussreichen Bericht. Der Bio-Technopark Schlieren ist bereits heute Teil des Innovations-Netzwerks IPZ, wie wir bereits gehört haben. Es besteht bereits eine enge und fruchtbare Zusammenarbeit. Eine weitere Integration des Biotech-Parks Schlieren bringt keinen Mehrwert – für keine Seite. Die Mitte-Fraktion und ich als Mitunterzeichnerin stimmen dieser Abschreibung zu.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 24/2018 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Nur-ein-Flughafen-Initiative

Antrag des Regierungsrates vom 3. November 2022 zur Einzelinitiative KR-Nr. 87/2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 27. November 2022

Vorlage 5774

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Namens der einstimmigen Kommission beantrage ich Ihnen, wie auch der Regierungsrat, die von ihm gültig erklärte Einzelinitiative «Schutz von Mensch und Umwelt vor Mehrbelastung durch Verkehr von Düsenflugzeugen», die sogenannte «Nur-ein-Flughafen-Initiative» abzulehnen. Das Begehren, eingereicht als ausgearbeiteter Entwurf, will die Verfassung des Kantons Zürich wie folgt ergänzen: «Artikel 102 Absatz 4 neu: Kanton und Gemeinden wirken darauf hin, dass im Kantonsgebiet nur ein Flughafen für den gewerbsmässigen Verkehr von Düsenflugzeugen betrieben wird.»

Die Kommission hat die Vorlage an insgesamt vier Sitzungen beraten. Der Initiant, Herr Peter Wolfgang von Matt, hat im Rahmen eines Hearings eine mündliche Stellungnahme in der Kommission abgeben können. Die Einzelinitiative verlangt im Umweltschutzartikel unserer Verfassung mit einem Absatz 4 eine Ergänzung. Der Regierungsrat stellt in seinem Bericht fest, dass es derzeit im Kanton Zürich neben dem Flughafen Zürich keine Luftfahrtinfrastruktur gibt, die den in der Einzelinitiative erwähnten drei kumulierten Kriterien entspricht. Deshalb ziele der Vorstoss auf die Verhinderung von entsprechenden neuen Anlagen, sprich auf die aviatische Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Flugplatz Dübendorf. Das wird bekanntlich heute in einer Woche hier im Kantonsrat im Zusammenhang mit den vier Vorlagen zum Innovationspark Zürich (*Vorlagen 5768, 5819a, 5820a, 5821a*) debattiert und beschlossen werden, von daher ist es heute ein kurzes Warmlaufen. Der Regierungsrat verweist auf die Hoheit des Bundes bei der Luftfahrt, Stichworte dazu sind das Luftfahrtgesetz, die Verordnung über die Infrastruktur und Luftfahrt, und in der Raumplanung der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur, kurz SIL (*Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*). Ebenfalls wurde viel über die in der Einzelinitiative verwendeten Begriffe «gewerbsmässig», «Düsenflugzeuge» und das in der Verfassung unübliche «Hinwirken» diskutiert. Es sollen die Mitwirkungsrechte des Kantons und der Gemeinden in der Verfassung festgehalten werden. Diese werden bekanntlich schon ausgiebig wahrgenommen. In der Kommission diskutiert wurde ebenfalls die mit der Einzelinitiative zu-

sammenhängenden Forderungen betreffend Schutz von Mensch, Umwelt und Klima vor vermehrten Belastung durch Lärm und Schadstoffe. Dies sind alles Themen, die mannigfach bereits thematisiert sind. Die Kommission ist zum Schluss gekommen, dass die Einzelinitiative der falsche Weg darstelle, politische Ziele in der Aviatik und deren Entwicklung zu erreichen; dies immer angesichts der Kompetenzen in der Luftfahrt. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Der Flugverkehr im Kanton Zürich und überall ist klimaschädlich und verursacht viel Fluglärm. Ungefähr 110'000 Personen im Kanton Zürich, also so viele wie in Winterthur leben, sind von lautem Fluglärm betroffen, dies vor allem in Gebieten um den Flughafen Zürich. Etwas ruhiger ist es in der Region um den Flugplatz Dübendorf, und es sieht so aus, als könnte es dort auch weiterhin so ruhig bleiben. Zumindest im Moment sieht es so aus. Aber erinnern wir uns doch an den Beginn dieser Legislatur zurück. Noch gar nicht lange ist es her, dass die Regierung den Flugplatz Dübendorf in ein ziviles Flugfeld für die Geschäftsfliegerei umnutzen wollte und die Änderung des Richtplans beim Kanton beantragte. Beim Bund war die Idee lange in Stein gemeisselt und nicht verhandelbar. Doch dann hat der Bund einen Rückzieher gemacht. Denn die Geschäftsfliegerei würde in Dübendorf zu mehr Überflügen und allgemein zu viel mehr zusätzlichem Fluglärm führen. Daher wäre eine Konzession notwendig, mit der die Betreiberfirma quasi das Enteignungsrecht bekäme. Der Bund hat die Idee vorerst auf Eis gelegt. Aber wer sagt uns, dass ein zweiter Flughafen in Zukunft nicht doch irgendwann wieder zum Thema wird?

Wir Grünen wollen keinen zweiten Flughafen, im Prinzip ist uns der eine schon ein bisschen zu viel. Aus diesem Grund wird die Grüne Fraktion der Einzelinitiative zustimmen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Nach dem Votum von Florian Meier fühle ich mich doch genötigt, mich kurz hier zu melden. Die SP hatte die Einzelinitiative von Herrn von Matt auch unterstützt, aber unter komplett anderen Voraussetzungen. Wir haben sie auch unterstützt, weil während Corona (*Covid-19-Pandemie*) die Unterschriftensammlung (*für eine entsprechende Volksinitiative*) sehr schwierig war, es war ein wichtiges Thema für uns. Und inzwischen ist der Innovationspark auf ganz anderen Wegen – Danke, Alex Gantner, für deine Einführung –, wir werden das nächste Woche besprechen.

Ich nehme es ganz kurz vorweg, die SP wird sich zum Innovationspark mit Piste stellen und darum werden wir heute diese Einzelinitiative ablehnen, wie wir es in der Kommission auch gemacht haben. Der Innovationspark wird auch Aviatik-Forschung machen und da kann auch einmal eine innovative Düsenmaschine getestet werden. Darum kann das Wort «Düsenflugzeuge» als Verbot nicht in die Verfassung kommen. Der Flugplatz Dübendorf wird aber ein Flugplatz bleiben und kein Flughafen werden. Dafür werden wir uns gemeinsam mit den Grünen weiterhin einsetzen, aber heute diese Einzelinitiative ablehnen. Herzlichen Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich bin ein wenig konsterniert, denn diese Einzelinitiative wurde im Rahmen der KEVU eingehend besprochen. Wir haben den Einzelinitianten eingeladen. Ich erinnere daran, dass die Initiative inhaltlich problematisch ist, weil sie viele Begriffe unkorrekt und unzutreffend beschreibt. Und nicht zuletzt ist diese Einzelinitiative ja eingereicht worden, weil der Initiant zu wenig Unterschriften auf den Strassen gefunden hat. Und nach der Anhörung in der Kommission hat die Kommission einstimmig, inklusive der Grünen, die Nichtunterstützung der Initiative beschlossen. Und jetzt, heute kommt Florian Meier wieder und nutzt die Plattform für ein generelles Aviatik-Bashing. Es ist wirklich grüner Populismus pur, was hier betrieben wird. Bleiben Sie doch mal sachlich und bringen Sie das dort vor, wo man es wirklich vorbringen kann, aber diese Einzelinitiative ist es jetzt wirklich die falsche Plattform. Und ich will das jetzt hier nicht eröffnen, Sie werden auch in der Budgetdebatte im Rahmen von KEF-Anträgen (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) wieder ein Flughafen-Bashing betreiben. Aber wir bleiben dabei und lehnen diese Einzelinitiative ab. Ich danke Ihnen.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Für die FDP ist es klar, dass sich der Fokus dieser Einzelinitiative ganz grundsätzlich gegen jeglichen Flugbetrieb am Standort Dübendorf richtet; dies auch, wenn nur von einem kommerziellen Flugbetrieb mit Düsenflugzeugen die Rede war, denn die verheissungsvolle Bezeichnung der EI lautet ja «Nur-ein-Flughafen-Initiative». Wir interpretieren sie als reines Störmanöver gegen den bereits bestens aufgegleisten Prozess zur Zukunft des Innovationsparks und des Flugplatzes Dübendorf. Wir alle wissen es, dessen Zukunft wurde ja in der Spezialkommission verhandelt, und wir werden in Kürze Gelegenheit haben, dies auch hier beraten zu können. Ja, die Regierung hat im Synthesebericht umfassend dargelegt, wie

Sie sich die Zukunft des Standortes vorstellt. Dabei wurden den verschiedensten Anliegen – und das ist uns eben wichtig – Rechnung getragen. Für die FDP ist es klar: Dazu gehört auch die Luftfahrt, so wie es das die Regierung im Synthesebericht festhält. Dieses Anliegen wie auch der ganze Prozess um die Entwicklung des Areals am Standort Dübendorf darf nun nicht durch eine weit gefasste und damit letztlich mit einem grossen Interpretationsspielraum und viel Unsicherheit behaftete Einzelinitiative, welche doch letztlich einfach jeglicher Form von Aviatik den Garaus machen möchte, torpediert werden. Und ich muss es auch nochmals sagen, ich bin ebenso konsterniert wie mein Vorredner Christian Lucek: Wir haben in der Kommission darüber beraten, wir hatten einen einstimmigen Beschluss. Nun ist plötzlich alles wieder anders. Die FDP bleibt dabei, wir lehnen weiterhin ab.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Besten Dank der Regierung für die diversen Erläuterungen und die Beantwortung der Fragen zu dieser Einzelinitiative. In dieser Einzelinitiative geht es offensichtlich um dem Flughafen Dübendorf. Die Zukunft des Flughafens wurde bereits, wie wir gehört haben, in der Spezialkommission behandelt. Somit ist das Anliegen dieser EI überholt. Zudem ist das genaue Anliegen, der genaue Wunsch der Initiative weder aus dem Initiativtext noch aus den Ausführungen anlässlich der Anhörung in der KEVU klar geworden. Das dachte ich oder das dachten die meisten, bis nun heute die Grünen kommen und das Ganze über den Kopf werfen. Ich verstehe die Grünen nicht, denn wir hätten die Gelegenheit gehabt, in der KEVU darüber zu sprechen. Trotz schriftlicher Bekanntgabe der Einstimmigkeit dieser Abschreibung und auch der klaren Aussage der Grünen Partei in der KEVU kommt sie jetzt und unterstützt die Initiative. Die Mitte-Fraktion lehnt diese Einzelinitiative ab.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Sie dürfen sich weiter aufregen über die Grünen. Ob sich diese Einzelinitiative nur gegen den Flugplatz Dübendorf wendet, ist reine Spekulation. Auf dem Flugplatz Hausen im Säuliamt gab es zum Beispiel fragwürdige Taxi-Flüge, auch Glencore-Jets (*Schweizer Rohstoffhandelskonzern*) landen und starten dort. Dass Business-Jets auf jedem Flugplatz mit entsprechender Piste verkehren, kann und darf nicht sein. Wir haben den Flughafen in Kloten. Dort soll diese fragwürdige und exklusive Fliegerei stattfinden, sofern entsprechend Platz und Slots vorhanden sind. Andernfalls können und sollen diese so wichtigen Personen einen Linienflug mitbenutzen. Die Beleh-

nung im regierungsrätlichen Schreiben 5774 zum Bundeseinfluss bezüglich fliegerischer Infrastruktur geht in die falsche Richtung. In Dübendorf will das VBS (*Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport*), der Bund, nur den Heliport weiterbetreiben. Mit der Verquickung Fliegerei–Innovationspark vergibt der Regierungsrat sehr zur Freude oder unter dem Druck der Fluglobby die einmalige Chance, eine vom Fluglärm stark belastete Region von zusätzlichem Fluglärm zu entlasten. Am kommenden Montag – wir haben es gehört – werden wir dieses unselige Anliegen behandeln. Klimaschutz, belärmte Bevölkerung müssen immer hinter den Interessen der klimaschädlichen und gehätschelten Fliegerei anstehen. Das Anliegen ist nicht erledigt, wie es der Regierungsrat proklamiert. Diese EI ist sicherlich verbesserungswürdig, aber das Problem der überbordenden Fliegerei mit der ebenfalls erwähnten zivil-aviatischen Nutzung betrifft den ganzen Kanton. Wie man dazukommt, diese Bevorzugung ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Es ist schon seltsam, was hier jetzt abgeht. Ich denke, Urs Dietschi, Mitglied der Grünen, ist auch KEVU-Mitglied, und dann frage ich mich, wo er war oder wo die Grünen waren, die da einstimmig dabei waren. Was mich aber mehr interessiert, ist: Man hat sich noch nicht zu Wort gemeldet von der GLP und von der AL. Ursprünglich unterstützten diese die EI vorläufig aus dem Grund der pandemiebedingt nicht zustande gekommenen Volksinitiative zusammen mit der SP. Wir wissen jetzt, wo die SP steht, wir wissen aber nicht, was hier drin mit den anderen passiert, die in der KEVU einstimmig abgestimmt haben. Und zum Bashing des Flughafens möchte ich einfach sagen: Es ist nicht nur irgendwie schädlich und bringt Lärmbelastungen und, und, und, sondern es sind auch Arbeitsplätze. Es ist eine Anbindung an die Welt, eine nötige Anbindung des Wirtschaftsstandorts Zürich. Und Sie dürfen die Vorteile des internationalen, interkontinentalen Hubs Zürich nicht ausblenden und Sie dürfen auch nicht anfangen, Business-Jets nach Belieben im Kanton herumschieben. Es ist so, dass diese EI nicht praktikabel ist, sie ist abzulehnen. Wenn die Grünen jetzt Wahlkampf betreiben, dann ist es gut, die anderen sollen dazu Stellung beziehen, damit man weiss, wo sie für das kommende Jahr stehen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Die Einzelinitiative möchte verhindern, dass es im Kanton Zürich neben dem Flughafen Zürich ei-

nen weiteren Flughafen mit gewerbsmässigem Verkehr mit Düsenflugzeugen gibt. Das soll dem Schutz von Mensch und Umwelt dienen. Die Einzelinitiative würde dem Kanton Zürich und den Zürcher Gemeinden die Anweisung erteilen, in sämtlichen luftfahrtrechtlichen Verfahren des Bundes betreffend einen weiteren Flughafen auf Kantonsgebiet mit Düsenflugzeugen eine ablehnende Haltung einzunehmen, und dies wäre grundsätzlich nicht vereinbar mit dem Sachplan Infrastruktur Luft. Aber was entscheidend ist: Es wären eine einzelfallgerechte Würdigung eines konkreten Projekts sowie eine Berücksichtigung und eben Abwägung weiterer schutzwürdiger Interessen dadurch per se ausgeschlossen. Aber eine umfassende Interessenabwägung, die auch die Berücksichtigung von Interessen des Verkehrs, der Volkswirtschaft, wie es gesagt wurde, der Entwicklung und Forschung erlauben würde, wäre nicht mehr möglich. Es gäbe keine Interessenabwägung mehr und deshalb ist diese Vorschrift und diese Einzelinitiative eben sehr einseitig, sie ist nicht sachgerecht und sie ist auch nicht verhältnismässig. Mir ist auch klar, dass die Einzelinitiative den Weiterbetrieb des Flugplatzes Dübendorf verhindern will. Diese Diskussion werden wir in einer Woche führen. Ich freue mich auf diese Diskussion und werde sie heute nicht vorwegnehmen. Aber diese Einzelinitiative ist unverhältnismässig, nicht sachgerecht und entspricht auch nicht den luftfahrtpolitischen Grundsätzen des Bundes. Und deshalb beantragt Ihnen die Regierung, sie abzulehnen. Vielen Dank.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die Kommission hat den Antrag auf Ablehnung der Einzelinitiative gestellt. Dies ist bekanntlich einem Antrag auf Nichteintreten gleichzustellen. Wir stimmen ab.

Abstimmung über Ziffer I

Der Kantonsrat beschliesst mit 142 : 19 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Einzelinitiative 87/2020 abzulehnen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Anpassung der Wohnbauförderungsverordnung zur Stärkung des gemeinnützigen Wohnungsbaus im Kanton Zürich

Postulat Tobias Langenegger (SP, Zürich), Nathalie Aeschbacher (GLP, Zürich), Selma L'Orange Seigo (Grüne, Zürich), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) vom 6. Dezember 2021

KR-Nr. 424/2021, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Paul Mayer, Marthalen, hat an der Sitzung vom 25. April 2022 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Tobias Langenegger (SP, Zürich): Ich bin froh, dass wir dieses Postulat heute diskutieren und hoffentlich auch überweisen können. Das Thema Wohnbaupolitik ist ein sehr drängendes Problem. So ist es in den Sorgenbarometer auch immer unter den Top 10 der grössten Probleme der Schweiz. Neben den hohen Mietkosten verschärft der Krieg in der Ukraine die Situation zusätzlich. Diesen Winter werden die Energiepreiserhöhungen das Problem infolge von steigenden Nebenkosten noch akzentuieren und stellen Menschen mit tiefen Einkommen vor zusätzliche Herausforderungen.

Der Wohnungsmarkt im Kanton Zürich war in den letzten 15 Jahren von starken Veränderungen geprägt. Die Eigentumsverhältnisse haben sich massiv verschoben, nämlich weg von natürlichen Personen und Genossenschaften hin zu Kapitalgesellschaften. So ist der Anteil von Wohnungen in der Hand von Immobilienkonzernen in der Stadt Zürich von 2010 bis 2020 um sage und schreibe 20 Prozent gestiegen, wie das Statistische Amt der Stadt Zürich ausgerechnet hat. Und diese Entwicklungen können wir fortlaufend im ganzen Kanton beobachten. Damit einhergegangen sind massive Preissteigerungen im ganzen Kanton Zürich sowohl für Land und Liegenschaften als auch für Stockwerkeigentum und Mietwohnungen, und damit haben massive Verdrängungseffekte eingesetzt. Damit sind wir beim Kern dieses Postulates, das übrigens in enger Zusammenarbeit auch mit dem Verband der Wohnbaugenossenschaften Zürich erarbeitet wurde.

Um was geht es? Ein zentrales Instrument für die Durchmischung von Orten, also eben gegen die Verdrängung, ist das Angebot von günstigen Wohnungen. Im Kanton Zürich haben wir die Möglichkeit, Wohnungen zu subventionieren. Zinslose Darlehen des Kantons an die Eigentümerinnen und Eigentümer führen zu einer Vergünstigung der Wohnungsmiete zugunsten der Mieterinnen und Mieter. Grossmehrheitlich bieten

gemeinnützige Wohnbauträgerinnen sowie Gemeinden und Städte subventionierte Wohnungen an. Um die kantonale Unterstützung zu erhalten, gibt es sehr klare Vorschriften bezüglich Grösse der Wohnung, Erstellungskosten, Einkommens- und Vermögenslimiten sowie auch bezüglich Belegung, wie viele Personen mindestens in einer solchen subventionierten Wohnung wohnen müssen. Die gesetzliche Grundlage ist das Gesetz über die Wohnbau- und Wohneigentumsförderung. Einzelheiten werden in der Wohnbauförderungsverordnung (*WBFV*) geregelt. Die vorhin erwähnten Veränderungen auf dem Wohnungsmarkt führen zu verschiedenen Problemstellungen in der aktuellen Wohnbauförderungsverordnung. Erstens: Die gestiegenen Preise müssen bei der Wohnbauförderungsverordnung besser berücksichtigt werden. Dafür soll die vorgegebene Differenz zwischen den pauschalierten Gesamtinvestitionskosten und den pauschalierten Erstellungskosten erhöht werden, sprich: Der Boden darf im Verhältnis zum Gebäude mehr wert sein. Um die damit steigenden Preise abzufangen, sollen die zinslosen Darlehen des Kantons einerseits erhöht, andererseits aber auch über eine längere Zeit als heute amortisiert werden können. So kann sichergestellt werden, dass auch bei künftigen, also bei Neubauprojekten, weiterhin subventionierte Wohnungen möglich sind, weil nämlich ohne diese Anpassung schlicht und einfach die subventionierten Wohnungen wegen der beschränkten Laufzeit der Darlehen und weil es bei Neubauten kaum noch möglich ist – ganz logisch –, einfach verschwinden. Zweitens soll auch bei Gebäuden mit subventionierten Wohnungen ökologisch gebaut werden können. Dies kostet in der Regel mehr, aber Sie wissen alle: Es ist immanent wichtig, dass wir nun überall und sofort die Nachhaltigkeit unterstützen. Dazu gehören im Kanton Zürich ganz besonders auch die Gebäude, die für mehr als 40 Prozent des CO₂-Ausstosses verantwortlich sind. Deshalb sollen die Mehrkosten für CO₂-reduziertes Bauen sowie für die Erreichung von weiteren Zertifikaten, Labels und Standards bei der Wohnbauförderungsverordnung berücksichtigt werden.

Drittens, die gesellschaftlichen Veränderungen der letzten Jahrzehnte führten zu einem Bedarf an neuen Wohnformen. Wir sehen das überall: Von Cluster- und Hallen-Wohnen bis hin zu Alters-WG entstehen verschiedene neue Wohnformen. Solche neuartigen Wohnformen sollten in der Wohnbauförderungsverordnung künftig berücksichtigt werden, der heutige reine Familienbegriff trägt dem keine Rechnung mehr.

Und jetzt – das ist sehr zentral – zu meinem letzten Punkt, viertens: Wir alle hier drin haben Anfang Jahr einstimmig dem Selbstbestimmungsgesetz zugestimmt, und dieses Gesetz soll, wenn ich mich nicht täusche,

anfangs nächstes Jahr in Kraft treten. Ein ganz zentraler Punkt in diesem Gesetz ist, dass wir Menschen mit Behinderung mehr Freiheiten geben, gesetzlich mehr Möglichkeiten geben, insbesondere – und das ist zentral – bei der Wahl, wie und wo sie wohnen. Ein zentraler Punkt ist, dass sie wählen können, ob sie in Institutionen oder anders, also primär privat, wohnen, und dafür braucht es ein entsprechendes Wohnungsangebot. Dieses schaffen wir nur mit den entsprechenden kantonalen Unterstützungen, also einer modernen Wohnbauförderungsverordnung. Es braucht diese Anpassungen, damit wir mit dem Selbstbestimmungsgesetz hier keine toten Paragraphen produziert haben.

Sie sehen also, die Wohnbauförderungsverordnung muss unbedingt den heutigen Gegebenheiten auf dem Wohnungsmarkt angepasst werden. Deshalb bin ich auch sehr erfreut, dass die Regierung bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen, und hoffe, dass Sie auch in diesem Sinne dem Postulat zustimmen. Besten Dank.

Paul Mayer (SVP, Marthalen): Ausgerechnet die Linken, die GLP, die Grünen und die EVP merken jetzt die Auswirkungen ihrer Politik. Statt die Ursachen zu bekämpfen und zu eliminieren, macht man es noch schlimmer. Jetzt will man mit noch mehr Bürokratie und Umverteilung weitere Steuergelder verteilen. Was sind die Ursachen für steigende Bodenpreise? Die Zuwanderung von jährlich über 60'000 Personen in unserem nicht grösser werdenden Land; dieses Jahr rechnet man sogar mit über 200'000 zusätzlichen Leuten. In ländlichen Regionen ist das Bevölkerungswachstum sehr beschränkt. Immer mehr Personen werden in die Agglomeration verbannt, was den Markt dort zusätzlich anheizt. Wir haben zu wenig Bauland im Kanton Zürich für die Zukunft und Entwicklung der Bevölkerung. Das CO₂-Gesetz fördert das teurere Bauen, schränkt die Technologie ein, was dann auch die Mieten steigen lässt. Das Verfahren soll insgesamt überprüft werden und Vereinfachungen wären wünschenswert. Das ist das einzige Positive, was ich dem Postulat abgewinnen kann.

Wo sind die Fehler dieses Anliegens? Es gibt eine überproportionale Bevorzugung der Wohnbaugenossenschaften. Weiter gibt es eine Verzerrung der Marktbedingungen. Es gibt eine Benachteiligung von privaten und institutionellen Immobilieneigentümern und Investoren gegenüber Wohnbaugenossenschaften. Für alle, die Privaten, Institutionellen und Gemeinnützigen sollen die gleichen Bedingungen gelten. Alle Immobilieninvestoren sind von den steigenden Bodenpreisen betroffen. Statt Wohnungen zu verbilligen, soll man Technologie-Wettbewerb zulassen und keine Technologien bevorzugen beziehungsweise

verbieten. Generell vergünstigter Wohnraum zulasten der restlichen Bevölkerung ist nicht solidarisch. Eine soziale Durchmischung findet nicht nur statt, wenn Wohnbaugenossenschaften bauen. Dies ist auch das Ziel von Privaten und den Institutionellen. Zeitgemässe und neuartige Wohnformen entstehen nicht, wenn sie der Kanton vorschreibt. Vereinfachungen der Verfahren sind erwünscht, sollen aber für alle Parteien gelten.

Die SVP ist gegen mehr Regulierungen, gegen mehr Vorschriften, gegen mehr Bürokratie und Verschwendung von weiteren Steuergeldern. Wir wollen keine Technologie-Verbote und lehnen das Postulat ab.

Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim): Meine Interessenbindung: Ich bin Präsident der Hauseigentümergeinschaft Winterthur, Vorstand HEV (*Hauseigentümergeinschaft*) Zürich und im Vorstand vom HEV Schweiz.

Die FDP-Fraktion fordert gleich lange Spiesse bei Wohnbauförderungen. Die FDP im Kanton Zürich nimmt die heutige Überweisung des Postulates «Anpassung der Wohnbauförderung zur Stärkung des gemeinnützigen Wohnungsbaus im Kanton Zürich» mit Bedauern zur Kenntnis, SP, Grüne, GLP, EVP et cetera werden das ja dann schlussendlich unterstützen. Mit dem Vorstoss soll einmal mehr lediglich der gemeinnützige Wohnungsbau gefördert werden, während die private Wohneigentumsförderung auf der Strecke bleibt. Da missachtet die Politik den Verfassungsauftrag der Wohneigentumsförderung für alle. Die Postulanten weisen in ihrem Vorstoss auf die steigenden Bodenpreise im Kanton Zürich, die Auswirkung auf den gemeinnützigen Wohnungsbau hätten. Einerseits werde es für gemeinnützige Beauftragte immer schwieriger, die Richtlinien der Bauförderung einzuhalten, andererseits würden die ökologischen Bauten immer schwieriger. Deshalb soll der Regierungsrat mit dem Vorstoss eingeladen werden, einen Bericht zu erstellen, wie die negativen Folgen zu kompensieren sind. Steigende Kosten betreffen alle; nicht nur solche, die in vergünstigten Wohnungen sind, sondern auch Private, die selber anpacken und bauen. So löblich es sein mag, sich vertieft darüber Gedanken zu machen, was die Politik gegebenenfalls im Rahmen ihrer Möglichkeit zu tun hat, um den steigenden Baukosten zu begegnen, ist es doch stossend, dass der Fokus einmal mehr bloss dem gemeinnützigen Wohnungsbau gelten soll. Damit missbraucht der Gesetzgeber – ich habe es bereits erwähnt – den Verfassungsauftrag zur Förderung des Wohneigentums. Diese Ungleichbehandlung ist umso ärgerlicher, als vom steigenden Bodenpreis

und kostentreibenden Energieträgern im Baubereich, die der Gesetzgeber in regelmässigem Abstand gegen Empfehlungen der bürgerlichen Politik beschliesst, alle gleichermassen betroffen sind. Die FDP Kanton Zürich stellt sich auf den Standpunkt, dass für alle – private, institutionelle und gemeinnützige – Wohnbauträger die gleichen Rahmenbedingungen gelten sollten und auch müssen. Wenn die Politik schon etwas unternehmen will, um den Wohnungsbau zu fördern, um den steigenden Kosten Herr zu werden, dann täte sie aus Sicht der FDP besser daran, die komplexen Baubewilligungsgebühren und -verfahren zu vereinfachen, die einfach heute nicht mehr zeitgemäss sind. Leider ist der Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) nicht da, er erzählt ja immer, wie einfacher und schneller alles gehen soll, aber das Gegenteil ist der Fall: Wir warten für Sonnenkollektoren-Anlagen Monate um Monate für Bewilligungen.

In diesem Sinne ist das Postulat abzulehnen. Ich hoffe, die meisten von Ihnen machen dasselbe – ich schaue dort vor allem in meine hintere Ecke (*gemeint ist der Bereich, wo die Mitte-Fraktion sitzt*) – und dann wäre das Postulat gebodigt. Danke.

Melanie Berner (AL, Zürich): Mit dem vorliegenden Postulat fordert eine Allianz aus SP, Grünen, GLP und EVP einen Bericht zu möglichen Anpassungen der Wohnbauförderungsverordnung. Die Allianz möchte wissen, wie via eine solche Veränderung einerseits den gemeinnützigen Wohnbauträgerinnen das Bauen trotz Fantasie-Bodenpreisen ermöglicht werden kann und wie andererseits das ökologische Bauen stärker gefördert werden kann. Auch die Alternative Liste, AL, ist besorgt über die Entwicklung der Bodenpreise und die damit verbundenen Konsequenzen für den gemeinnützigen Wohnungsbau. Wir hegen allerdings grosse Zweifel, ob die Anpassung der WBFV im Sinne der Postulantinnen zur Lösung des tatsächlichen Problems beitragen würde. Das tatsächliche Problem ist ja, dass es im Kanton Zürich, insbesondere in den Städten und der Agglomeration, aber zunehmend auch in ländlichen Gebieten, einfach nicht genügend bezahlbaren Wohnraum für Menschen und speziell eben auch Familien mit kleinen und mittleren Einkommen gibt. Genau darum braucht es den gemeinnützigen Wohnungsbau, braucht es subventionierte Wohnungen. Die Alternative Liste befürchtet, dass die ins Feld geführten Änderungen der WBFV an diesem Mangel an Wohnraum für Menschen mit kleinen und mittleren Einkommen nicht zum Guten ändern wird. In unseren Augen ist es sogar nicht ganz unwahrscheinlich, dass sich das Problem noch verschärfen

könnte, denn die WBFV regelt die Mietzinsfestsetzung der von Kanton und Gemeinden subventionierten Wohnungen.

Die Mietzins-Kalkulation basiert auf zwei Komponenten: Verzinsung der Gesamtinvestitionskosten zum aktuellen Referenzzinssatz des Mietrechts und der Betriebsquote. Die zulässigen Gesamtinvestitionskosten werden in der WBFV auf einen pauschalisierten Maximalbetrag plafoniert. Und via ein Punktesystem wird dann ebenfalls in der Verordnung festgelegt, wie hoch die zulässigen Grundstückskosten maximal sein dürfen. Gemäss Standard-Kalkulation betragen sie im Moment 19,2 Prozent der Gesamtkosten. Bei den aktuellen Bodenpreisen stellt dies eine grosse Herausforderung dar, das ist auch der AL klar. Herumschrauben an diesem fein austarierten Berechnungssystem wird aber unausweichlich Folgen für die Höhe der Mieten haben, und dies bereitet uns eben Sorgen. In den Augen der AL darf es nicht sein, dass die extrem hohen Grundstückspreise beispielsweise in der Stadt Zürich eins zu eins in die Mietzinsberechnung einfliessen können. Dies würde mit grosser Wahrscheinlichkeit das Subventionsmodell in der Stadt Zürich zunichtemachen und die Kostenmieten in eine Höhe treiben, die dann eben einkommensschwache Familien nicht mehr stemmen könnten. Eine Änderung der Verordnung schlägt automatisch eben auch auf die Verordnung über den preisgünstigen Wohnungsbau durch. Wenn bei Um- und Aufzonungen und Gestaltungsplänen, gestützt auf Paragraph 49b PBG (*Planungs- und Baugesetz*) ein Mindestanteil preisgünstiger Wohnungen eingefordert wird, gelten für deren Mietzinskalkulation die Maximalwerte der WBFV. Ein Anheben des Deckels würde, unabhängig von den Gestehungskosten des Investors, eben auch bei diesen Wohnungen zu höheren Landwerten und damit zu höheren Mieten führen.

Auch wenn dies für viele von Ihnen jetzt zu technisch dahergekommen ist, war es mir und ist es der AL wichtig, dass Sie verstehen, warum wir diesen Vorstoss nicht mitunterzeichnet haben. Wir hegen berechtigte Zweifel, dass es via diese angestrebte Änderung der WBFV zu mehr Wohnraum für Menschen und Familien mit kleinen und mittleren Einkommen kommen wird. Sie mögen nun erwarten, dass die AL das vorliegende Postulat nicht unterstützen wird. Das ist aber nicht der Fall. Wir unterstützen das Postulat, wenn auch mit wenig Begeisterung, und erwarten den Bericht des Regierungsrates zu den von den Postulantinnen gemachten Vorschlägen. Insbesondere interessieren uns die Folgen beziehungsweise die Veränderungen für die Mietpreise bei der Kostenmiete und den subventionierten Wohnungen. Besten Dank.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Ich verlese Ihnen das Votum meiner Kollegin Nathalie Aeschbacher, die leider krank ist, ich wünsche ihr gute Besserung.

Fakt ist: Im Kanton Zürich wird es für Menschen mit niedrigem Einkommen immer schwieriger, bezahlbaren Wohnraum zu finden. Um diesen Umstand zu beheben, fördert der Kanton Organisationen, die sich für den gemeinnützigen Wohnungsbau einsetzen und so Haushalte mit beschränktem Einkommen mit dem Bau von gemeinnützigen Wohnungen unterstützen. Für den Bezug einer subventionierten Wohnung müssen einige Anforderungen erfüllt werden. So darf zum Beispiel das Einkommen und Vermögen festgesetzte Höchstwerte nicht überschreiten.

Die Entwicklung der Bodenpreise ist in den letzten Jahren im ganzen Kanton Zürich und insbesondere in den Städten und der Agglomeration stark gestiegen. So berichtet die Stadt Zürich von einer Verdoppelung der Landpreise innert sieben Jahren. Zurzeit rechnet die WBFV mit einem Landanteil von circa 19 Prozent an den maximalen Gesamtanlagekosten. Die Bodenpreise steigen im zentrumsnahen Gebiet in der Tendenz jedoch sogar weiter an. Subventionierter Wohnraum droht somit in der Peripherie zu verschwinden. Aus städtebaulicher Sicht ist es jedoch wichtig, dass gemeinnützige Bauträger in zentrumsnahe Gebiete bauen und so zur Verdichtung und sozialen Durchmischung beitragen. Dies führt im gleichen Zug auch zur Verkürzung der Arbeitswege und belebt die verdichteten Städte. Es ist somit an der Zeit, dass der Landanteil der WBFV aufgrund der Bodenpreisentwicklung neu betrachtet wird, auch weil ansonsten droht, dass das Gesetz über die Wohnbau- und Wohneigentumsförderung langfristig bei Neubauten keine Wirkung mehr entfaltet. Wenn es sich nur noch auf Ersatzneubau beschränkt, kann es keinen nennenswerten Beitrag zur städtebaulichen Entwicklung leisten.

Verdichtung und suffizientes Wohnen, also Wohnen auf dichtem Wohnraum, ist besonders in der heutigen Zeit ein zentrales Anliegen. Zurzeit steigt der Trend zu Einzelhaushalten, was zu kleinen und mittelgrossen Wohnungen führt. Deshalb bietet sich eine Integration von neuartigen Wohnformen in der WBFV an. Der ökologische Fussabdruck halbiert sich, wenn dieselbe Wohnung statt von einer von zwei Personen bewohnt wird, so zum Beispiel mit Gross-WG und Cluster-Wohnungen.

Eine wichtige Frage ist auch, wie mit dem zwangsläufigen Anstieg der Kostenmiete umgegangen werden soll. Mittel- bis langfristig bewirkt

die Kostenmiete deutlich günstigere Mieten als bei vergleichbaren Objekten auf dem Wohnungsmarkt. Wie hoch diese Anpassung sein soll, muss mit entsprechenden Vergleichen und Studien belegt und evaluiert werden. Unser Gebäudepark ist nachweislich ein grosser, bedeutender CO₂-Emittent. So wäre es bezüglich der sich stellenden baulichen Anforderungen zielführend, wenn neben dem Minergie-Label weitere Labels und Standards für die CO₂-Reduktion berücksichtigt würden. Auch das ökologische Bauen mit nachhaltigen Materialien wie zum Beispiel Holz, Slow-Tech-Lösungen und gezielte Systemtrennung für einen nachhaltigen Rückbau sollen gezielt gefördert werden. Auch hier ist aufzuzeigen, wie mit den resultierenden, tendenziell höheren Baukosten umzugehen ist.

Wir Grünliberalen setzen uns ein für eine zukunftsgerichtete Wohnbauförderung, die nachhaltiges Bauen fördert. Wir sehen viel Potenzial in den genannten Anpassungen und überweisen das Postulat.

Selma L'Orange Seigo (Grüne, Zürich): Der Zeitpunkt, zu dem dieses Postulat behandelt wird, passt eigentlich recht gut. Erst vor kurzem wurde die Mietpreis-Erhebung der Stadt Zürich veröffentlicht. Ich will da ein, zwei Punkte herauspicken. Wir haben jetzt schon eine gute Auslegeordnung gehört von meinen Vorrednern, was es alles für Probleme gibt auf dem Wohnungsmarkt und mit dem gemeinnützigen Wohnungsbau. Die Mietpreis-Erhebung ist sehr umfassend und zeigt, dass die Mieten seit dem Jahr 2000 im Durchschnitt um 40 Prozent gestiegen sind. Hier muss man etwas unternehmen. Der Bedarf nach bezahlbarem Wohnraum ist wirklich dringend und es zeigt sich eben auch, dass gemeinnützige Wohnbauträger sehr wohl einen wichtigen Beitrag leisten können. Wenn man die Zahlen für sie anschaut, sind die Preise nur um 25 Prozent gestiegen, also sie federn die Preise wirklich massiv ab.

Es ist natürlich klar, für die bürgerliche Seite ist jegliche Forderung nach gemeinnützigem Wohnungsbau überhaupt ein rotes Tuch. Sie fordern da gleich lange Spiesse, ich finde das etwas seltsam. Der Schlüssel liegt im Wort «gemeinnützig». Natürlich möchten wir unterstützen, dass eben Leute auch mit tieferen Einkommen sich Wohnungen leisten können und dass zur Kostenmiete vermietet wird. Und nein, institutionelle Anleger brauchen da keine Unterstützung.

Ich habe gehört, es bräuchte einen Technologie-Wettbewerb. Ich weiss wirklich nicht, wovon Sie sprechen. Wir brauchen keinen Wettbewerb für günstige Mieten, sondern wir müssen ermöglichen, dass auch CO₂-armes Bauen bezahlbar bleibt. Aber auch einfache Bauverfahren führen nicht zu günstigen Mieten, sondern es sind eben Genossenschaften oder

Wohnbauträger, die sich der Kostenmiete verschreiben und gezielt günstigen Wohnraum schaffen wollen.

Es gibt auch keinen funktionierenden Markt auf dem Wohnungsmarkt, die Nachfrage und das Angebot stehen in einem völligen Missverhältnis. Der freie Markt führt eher dazu, dass es zu einer sozialen Entmischung kommt, dass gewisse Personen komplett aus der Stadt vertrieben werden. Und eine Segregation aufgrund von Einkommen hat dann auch andere Effekte, das wirkt sich aus bis zu den Bildungschancen von Kindern die in den entsprechenden ärmeren Gegenden wohnen.

Und ja, vielleicht noch an die Adresse von Martin Farner, es gibt auch einen Verfassungsauftrag, den gemeinnützigen Wohnungsbau zu fördern. Schauen Sie doch den Artikel 110 unserer Kantonsverfassung nochmals an. Und wir haben ein Gesetz zur Wohnbau- und Wohneigentumsförderung und das müssen wir umsetzen und dazu gibt es diese Verordnung. Sie stammt aus dem Jahr 2005 und muss dringend auf einen neuen Stand gebracht werden. Das macht völlig Sinn, dass man sich das anschaut, ob der Gesetzesauftrag und der Verfassungsauftrag überhaupt noch erfüllt werden können. Offenbar sieht das ja auch der Regierungsrat so. Die Volkswirtschaftsdirektorin war bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Aber jetzt soll das natürlich wieder verschleppt werden wie jegliche soziale Anliegen.

Wir Grüne überweisen auf jeden Fall und unterstützen die Anliegen, dass man sich anschaut, wie es mit den pauschalisierten Erststellungs- und Gesamtinvestitionskosten aussieht. Wie sieht es aus mit Anreizen für CO₂-armes Bauen? Wir werden dieses Postulat überweisen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Ich möchte meine Interessenbindung bekannt geben: Ich bin Vorstandsmitglied von Casafair Zürich (*Wohneigentümerverschein*). Casafair steht seit über 30 Jahren für Nachhaltigkeit beim Bauen, für Fairness beim Vermieten, Verkaufen und Kaufen, für aktive Wohnraum- und Bodenpolitik und zukunftsgerichtete Raumplanung. Casafair stellt sich bei diesem Thema auf den Standpunkt, dass ein gesteigertes Angebot von gemeinnützigen Mietwohnungen nicht nur den direktbeteiligten Mieterinnen und Mietern nützt, sondern dass dies auch einen dämpfenden Effekt auf die übrigen Wohnungspreise hat.

Das Postulat muss auch darum unterstützt werden, weil es viele Anliegen der Zürcher Stimmbevölkerung aufnimmt, zum Beispiel: Das deutliche Ja zum Energiegesetz hat klargemacht, dass die Zürcher Bevölkerung Ja sagt zu einer CO₂-reduzierten Bauweise. Und es hat wuchtig Ja

gesagt zur Kreislaufwirtschaft, was nichts anderes bedeutet als auch unseren baulichen Ressourcen mehr Sorge zu tragen. Nachhaltig zu bauen ist oftmals teurer. Und es hat, wie schon erwähnt, schon länger Ja gesagt zum Selbstbestimmungsgesetz, das unter anderem auch eine freie Wohnungswahl beinhaltet. Diese neue Freiheit ist aber nur eine solche, wenn es entsprechende Wohnangebote gibt, die ebenfalls mit Mittelaufwand zu erstellen sind.

Mit unserem Postulat verlangen wir einen Bericht und noch keine Gesetzesänderung, aber es besteht dringender Handlungsbedarf bei der Frage der zinslosen Darlehen an gemeinnützige Wohnbauträgerinnen und auch bei der Hinterfragung der Gewichtung des Landwertes.

Paul Mayer hat jetzt moniert, dass die teuren Wohnungen, die teuren Bodenpreise die Auswirkungen der Politik seien. Nein, es ist eine Folge davon, dass die Zürcher Bevölkerung hier eine Änderung will. Martin Farner hat gesagt, der private Wohnungsbau bleibe auf der Strecke, bekomme keine Förderung. Ich erinnere hier auch wieder an das Energiegesetz. Wir haben dort ziemlich grosse Förderbeiträge festgeschrieben, die kommen allen Hauseigentümerinnen und Hauseigentümern zugute, die das für ihre entsprechenden Bauprojekte beantragen.

In diesem Sinne: Dieses Postulat ist wichtig und es ist klar, dass die EVP es unterstützen wird.

Christoph Marty (SVP, Zürich): Vorab müsste doch erst mal die Frage geklärt werden: Was ist eigentlich der gemeinnützige Wohnungsbau, von dem hier die Rede ist? Wie ist das zu verstehen? In der Stadt Zürich werden, Stand heute, circa ein Drittel aller Wohnungen zur sogenannten Kostenmiete subventioniert vermietet, während die grosse Mehrheit der Mieter ihre Wohnungen auf dem freien Markt zu Marktpreisen, sprich zu höheren Preisen, mieten muss. Was heisst also in diesem Kontext «gemeinnützige Wohnbauträger», wenn sich die angebliche Gemeinnützigkeit nur auf einen Drittel aller Betroffenen beschränkt? Müsste man da nicht eher von Partikularinteressen sprechen? Am geringen Anteil der Privilegierten wird sich auch nichts zugunsten so genannt gemeinnütziger Wohnungen ändern, da sich private Investoren in den letzten Jahren mit marginalen Renditen begnügten und massiv in den Wohnungsbau investierten; marginale Rendite nicht in dem Sinne, dass sie die Wohnungen günstiger vermieten, sondern dass für Bauland, Abbruchobjekte, aber auch für Mehrfamilienhäuser «Mondpreise» bezahlt wurden und werden, ungeachtet des Umstandes, dass, um wieder auf die Stadt Zürich zurückzukommen, diese direkt und über Stiftungen in

ihrem Eigentum an der Anheizung der Immobilienspekulation tatkräftig mitgewirkt hat. Also heisst Gemeinnützigkeit der sogenannten gemeinnützigen Wohnbauträger doch eher Förderung der Partikularinteressen. Wir stehen in weiten Teilen unseres Kantonsgebiets heute vor der paradoxen Situation, dass sich circa ein Drittel der Mieter in der privilegierten Situation befinden, aufgrund ihrer Mietzinsbelastungen deutlich unterhalb des Medians in eine einkommensmässig massiv bessere Situation zu kommen, während diejenigen rund zwei Drittel, die Marktpreise bezahlen müssen, in vielen Fällen die Privilegierung des ersten Drittels auch noch über ihre Steuern mittragen müssen. Wer also nicht zu den Glücklichen gehört, die sich eine Wohnung deutlich unterhalb der Marktmiete sichern können, ist doppelt und dreifach bestraft. Er muss ein ganzes Einkommen versteuern und dabei einen erheblichen Anteil davon für seine Wohnung aufwenden.

In diesem Kontext muss also zuerst einmal die Frage gestellt werden, ob und wie weit die Wohnbauförderung im Jahr 2022 überhaupt noch eine Staatsaufgabe sein soll. Wir verneinen das klar. Vor allem das Beispiel der Stadt Zürich zeigt glasklar, dass diese Politik zum Scheitern verurteilt ist. In den 30 Jahren, seit denen die vereinigte Linke in Zürich durchregieren kann, hat sich die Situation auf dem Wohnungsmarkt massiv verschlechtert, als Folge der linken Politik, trotz und wegen den immensen Aufwendungen aus Mitteln der Allgemeinheit.

Aber auch in den Details gehen die Postulanten von falschen Voraussetzungen aus. Häuser wie die einfachen Mietshäuser aus den letzten vier bis neun Jahrzehnten, welche heute im grossen Stil abgerissen werden, könnten so heute gar nicht mehr neu gebaut werden. Ökologisch und ökonomisch würde auch und vor allem bedeuten, einfach und simpel statt hochkomplex und aufwendig zu bauen. Dieses Postulat will das Gegenteil. Das enge Korsett aus Vorschriften betreffend Wärmedämmung, Schallschutz, Brandschutz, Erdbebensicherheit und vieler, vieler weiterer verunmöglichen es faktisch, preisgünstige Wohnungen, wie es früher Usanz war, zu erstellen. Und unser Gremium hier trägt mit seinem konstanten Ausbau der Verkomplizierungen auch dazu bei, dass sich die Situation für diejenigen Mieter, die diese Standards nicht brauchen und wollen, laufend verschlechtert. Hier könnten die Postulanten mit einem neuen Vorstoss tätig werden, wenn ihnen die Interessen aller Mieter und nicht nur die einer privilegierten Minderheit ein Anliegen wären. Aber dieses Postulat enthält diesbezüglich absolut nichts Ziel führendes. Lehnen Sie es bitte ab.

Bettina Balmer-Schiltknecht (FDP, Zürich): Eigentlich wollte ich mich hier nicht zu Wort melden, aber von linker Seite wurde jetzt doch einiges gesagt, was ich nicht einfach so hinnehmen kann. Ich bin wahrscheinlich die Letzte hier im Kantonsrat, die nicht dafür ist, dass alle in unserem Kanton eine angemessene Wohnsituation haben. Das ist mir wirklich auch sehr wichtig. Wir wollen aber Fairness und dies erreicht man nun einmal am besten mit Subjekt- und nicht mit Objekthilfe. Es wurde gesagt, in den letzten Jahrzehnten ist in der Stadt Zürich eine linksgrüne Mehrheit an der Macht. Und was ist passiert? Die Leerstandsquote fiel auf 0,07 Prozent. Ausserdem ist es auch so, dass gerade von der SP eher von vielen für wenige Glückliche gebaut wird, siehe Hornbachsiedlung im Zürcher Seefeld. Das kann es ja nun wirklich nicht sein. Am Schluss ist es nämlich das Angebot, das den Unterschied macht. Und es steht bereits in der Bundesverfassung, dass man generell das Wohneigentum fördern soll. Mit diesen Rezepten, meine Damen und Herren, kommen Sie weiter.

Tobias Langenegger (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich halte mich ganz kurz, es wurde viel gesagt, es ist schwierig, überhaupt irgendwie darauf einzugehen. Ich möchte einfach zu zwei Sachen etwas sagen: Ich weiss nicht, ob Leute wie Christoph Marty hier drin absichtlich solche Sachen erzählen, die man nachschauen und allenfalls verifizieren könnte. Kostenmiete hat einfach nichts mit subventioniertem Wohnungsbau zu tun. Kostenmiete ist, dass man sagt, man macht keine Rendite mit der Miete. Man zahlt einfach die Miete, was das Bewirtschaften des Kapitals, der Liegenschaft, die Amortisation et cetera umfasst, das ist die Kostenmiete, man macht keinen Profit. Subventionierter Wohnungsbau ist eben genau das nicht, Christoph Marty, subventionierter Wohnungsbau ist für Leute, die wirklich tiefe Einkommen haben. Dort hilft der Staat. Und da kommen wir nun, und das ist mir sehr wichtig, zu Martin Farner: Er hat etwas gesagt von Ungleichbehandlung. Komisch, dass du von Ungleichbehandlung sprichst, denn du als HEV-Vertreter kannst ja im HEV dafür sorgen, dass ihr vom HEV auch beginnt, subventionierten Wohnungsbau zu machen. Es steht nirgends, dass es eine Kernaufgabe der gemeinnützigen Wohnbauträger sein muss, dass sie subventionierten Wohnungsbau machen. Einfach eine kleine Klammer: Es gab mal eine FDP, die war irgendwie sehr progressiv und hat gesagt: Manchmal haben die Leute zu wenig Geld, um etwas Gutes zu machen. Dann macht man Hilfe zur Selbsthilfe, dann gründet man eine Genossenschaft. Das war vor etwa 150 Jahren. Dann hat man

sich zusammengetan, hat Wohnungen gebaut und diese zur Kostenmiete, damit alle sie sich leisten können, finanziert. Das hat nichts mit «subventioniert» zu tun, hat nichts mit staatlicher Beihilfe zu tun.

Wir sprechen heute aber vom subventionierten Wohnungsbau. Deshalb spreche ich von Menschen mit Behinderung, die vielleicht ein bisschen weniger Geld haben. Hier sagen Sie nun, das sei eine Bevorteilung, eine Ungleichbehandlung von Privaten. Nein, Martin Farner, Sorge doch du endlich dafür, dass der HEV auch subventionierten Wohnungsbau anbietet. Viele Private haben grosse Areale, ich habe von den Immobilienkonzernen gesprochen. Schaut dafür, dass diese auch subventionierten Wohnungsbau anbieten. Und was wir hier machen: Die wirklich miserable Politik, die in der Schweiz bezüglich des Bodens gemacht wurde, die korrigieren wir. Und ich verstehe die AL und das AL-Votum, ihr habt völlig recht. Es ist einfach so, dass wir schauen müssen, dass es überhaupt noch subventionierten Wohnungsbau gibt, und natürlich ist das eine Möglichkeit. Und das haben, ehrlich gesagt, Sie verschuldet (*gemeint ist die bürgerliche Ratsseite*). Und dass Sie jetzt auch noch beginnen, Kostenmiete und subventioniert zu verwechseln, das ist, tut mir leid, megafrech – es ist Viertel vor Zwölf –, das ist billig. (*Applaus von der linken Ratsseite*)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ich bitte Sie, von Applaus abzusehen. Bitte, ich kann das nur jedes Mal wieder sagen, das gilt auch für Sie.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Der Regierungsrat möchte eine zeitgemässe Wohnbauförderung, dafür haben wir eine gesetzliche Grundlage, und meine Fachstelle für Wohnbauförderung ist seit vielen Jahren daran. Und wir schauen tatsächlich auf die Landpreisentwicklungen, auf das ökologische Bauen, auf neue Wohnformen und auf verschiedene andere Themen. Es ist nicht eine Subvention, sondern es geht um zinsvergünstigte, rückzahlbare Darlehen. Der Regierungsrat hat gesagt, er sei bereit, dazu einen Bericht zu verfassen, ob die Wohnbauförderungsverordnung anzupassen wäre oder nicht.

Wir sind dazu bereit, ich möchte aber trotzdem einige Sachen klarstellen: Zweck der Wohnbauförderung ist die Bereitstellung von preisgünstigen Wohnungen für Personen mit geringem Einkommen und geringem Vermögen. Folglich müssen die Kosten für den Bau und die Erneuerung der Mietwohnungen tiefgehalten werden. Nun ist es so, dass steigende Bodenpreise eine grosse Herausforderung sind. Und wenn der Zweck der kantonalen Wohnbauförderung die Bereitstellung von preisgünstigen Wohnungen ist, dann stellt sich schon die Frage, ob an

jedem Ort und zu jedem Preis Wohnbauförderung betrieben werden soll. Für uns ist nicht einfach der Bodenpreis entscheidend, sondern eben auch, was man darauf machen kann, zum Beispiel die Ausnutzungsziffer und überhaupt das Verdichtungspotenzial für mehr solche Wohnungen. Auch ökologisches Bauen ist uns wichtig, als Fachstelle selbstverständlich, aber ich möchte auch hier darauf hinweisen: Primär geht es um die Preisgünstigkeit des vorgegebenen Raumes. Da kann man ökologisch bauen, aber schliesslich geht es darum, kostengünstige Wohnungen zur Verfügung zu stellen. Und nicht jeder Wunsch kann halt in diesen Katalog aufgenommen werden. Denn letztlich geht es darum, ob wir der Zielgruppe, Personen mit geringem Einkommen und Personen mit geringem Vermögen, letztlich tatsächlich eine günstige Wohnung zur Verfügung stellen können, und das ist manchmal ein Zielkonflikt. Aber darum und nur darum geht es bei der kantonalen Wohnbauförderung.

In diesem Sinne, haben wir gesagt, nehmen wir das Postulat entgegen, sind wir auch bereit, Bericht zu erstatten. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 424/2021 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

11. ZVV-Grundversorgung in Randstunden und am Wochenende

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Christoph Ziegler (GLP, Elgg), Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim) vom 21. März 2022

KR-Nr. 88/2022, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Hans-Peter Amrein hat an der Sitzung am 27. Juni 2022 Antrag auf Nichtüberweisung gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Wir haben erfreut zur Kenntnis genommen, dass der Regierungsrat bereit ist, dieses Postulat entgegenzunehmen und die Erschliessung von Siedlungsgebieten grundsätzlich gemäss den Paragraphen 4 und 8 der Angebotsverordnung sicherzustellen. Im Kanton Zürich bestehen einige Siedlungsgebiete, die mit dem ÖV nicht oder ungenügend erschlossen sind. Gemäss Paragraph 4 der Angebotsverordnung müssen Siedlungsgebiete mit mehr als 300 Einwohnern und/oder Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle des ÖV erschlossen werden. Diese Bedingung wird aber nicht überall erfüllt. Es gibt Gemeinden, die an Wochenenden mit dem ÖV nicht erreichbar sind und/oder wo die tägliche Betriebszeit bereits um 20 Uhr endet.

Das Postulat fordert, dass auch diese Siedlungsgebiete künftig mit einer Grundversorgung von morgens 6 bis abends 24 Uhr im Stundentakt profitieren. In der Angebotsverordnung steht zwar auch, dass die Betriebszeit aufgrund von Nachfragesituation und betrieblichen Gründen verkürzt werden kann. Verschiedene Gemeinden und Ortsteile sind aber gewachsen und der Bedarf nach ÖV-Angeboten muss laufend überprüft und angepasst werden.

Das Postulat verlangt aber nicht, dass die Busse leer in der Gegend herumfahren. Neben den fahrplangebundenen Angeboten sollen auch neue Systeme in Betracht gezogen werden, also zum Beispiel Rufbusse oder Pikmi. Diese Fahrzeuge verkehren nur, wenn eine Nachfrage beziehungsweise eine vorgängige Reservation dafür besteht. Im Weiteren sind bestehende andere Angebote, wie zum Beispiel Schulbusse, in die Überlegungen einzubeziehen. Die VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) haben bezüglich Pikmi bereits Erfahrungen gesammelt. Auch im übrigen Gebiet des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) sollen die Potenziale analysiert und effiziente Systeme geprüft werden. Vor dem Hintergrund der aktuellen ökologischen Herausforderungen soll auch die Bevölkerung im ländlichen Raum ohne eigenes Auto mobil sein und ihre Mobilität umweltschonend und effizient organisieren können. Ein zentraler Faktor für den öffentlichen Verkehr sind durchgehende Transportketten vom Start- zum Zielort auch in Nebenverkehrszeiten. Sie beeinflussen entscheidend die Verkehrsmittelwahl.

Der Zürcher Verkehrsverbund hat in den letzten 30 Jahren das Verhalten im Kanton Zürich massgeblich verändert. Dank grosser Ausbauten der Infrastruktur und einer Verdichtung des Fahrplanangebotes hat sich die Nutzung des ÖV im Kanton Zürich verdreifacht. Der ZVV gilt heute international als vorbildlich. Von diesen Entwicklungen haben vor allem die dichtbesiedelten Gebiete profitiert. Obwohl die Bevölkerung im

ländlichen Raum oft wenig direkten Nutzen hatte, trug sie aber alle politischen Entscheide mit und hiess die für den Ausbau nötigen Kredite auch immer gut. Aufgrund der veränderten Bedürfnisse ist es angebracht, die im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr verlangte Grundversorgung zu präzisieren beziehungsweise neu zu definieren. Dem verstärkten Trend zu flexiblen Arbeitsmodellen und der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, immerhin rund die Hälfte der Gesamtmobilität im Kanton Zürich, soll auch im ländlichen Raum Rechnung getragen und das Angebot auch in Randstunden und an Wochenenden verbessert werden, ganz im Sinne von DiNaMo (*DiNaMo, Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*), also dynamische, nachhaltige Mobilität.

Einige Beispiele von Siedlungsgebieten, welche nicht über das ZVV-Grundangebot verfügen: Die Gemeinden Adlikon bei Andelfingen oder Maschwanden sind nach 21 Uhr und am Wochenende nicht erreichbar. Die Gemeinden Bachs, Schlatt, Regensberg, Wasterkingen sind nach 21 Uhr nicht mehr erreichbar. Auch verschiedene grosse Ortsteile sind ungenügend erschlossen: Alten, Kleinandelfingen, Waltalingen, Rossau oder Stadel. Zu prüfen ist die ÖV-Erschliessung auch für Siedlungsgebiete, welche gemeinsam mit geringem Aufwand erschlossen werden können. So können mit der Erschliessung von Schlatt auch Hofstetten und es könnten auch andere Aussenwachten in der Gemeinde Elgg besser erschlossen werden. Im Turbenthal sind es Oberhofen, Neubrunn und Seelmatten.

Wir bitten Sie, dieses Postulat zu überweisen. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht): Ich beantrage Ihnen, dieses enorm kostspielige Anliegen, verpackt in ein Wahlkampfpostulat, nicht an den Regierungsrat zu überweisen, und begründe dies wie folgt: Eine den gesamten Raum des ZVV umfassende tägliche Grundversorgung von 6 Uhr bis 24 Uhr im Kanton Zürich ist vor dem Hintergrund der Strommangellage und der angespannten Finanzsituation des ZVV und des Kantons nicht verantwortbar. 50 Prozent der Defizitdeckung des ZVV erfolgt bekanntlich durch die Gemeinden. Ich gehe nicht davon aus, dass die Bürger und Steuerzahler begeistert sind, wenn sie erfahren, wie viele Millionen dieser Vorstoss kosten würde. Interessant, dass die Postulanten dazu keine Aussage machen. Ich habe gewisse Sympathien mit Bewohnerinnen auf dem Lande und ihren Wünschen nach einem Ruftaxi oder einem Rufbus, je nach Ort und Gegebenheit, mit der vom Staat lebenden Spassgesellschaft in den Städten nicht. Diese Leute können auch einmal ein paar hundert Meter laufen.

Die Postulanten versuchen damit auch, über die wenig beachtete Hintertür die Mehrkosten für die obsoleten Tempo-30-Zonen in den Städten Zürich und Winterthur quer zu finanzieren. Und ebenfalls fragwürdig ist doch, Herr Schweizer, wenn Sie, der immer für weniger CO₂-Ausstoss plädiert, jetzt dafür plädieren, leere Busse und leere Bahnen im Kanton herumzuschicken. Sie schütteln den Kopf, aber es ist so. Es ist genau das. Machen Sie doch einen Rufbus, bringen Sie das in den Gemeinden. Ich habe gesagt, ich habe Sympathien, aber jetzt, nur weil Wahlkampf ist und Frau Walker Späh (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) gesagt hat «ich nehme das Postulätchen auch entgegen», dem zuzustimmen, das ist einfach nicht ehrlich. Es ist nicht ehrlich vor dem Hintergrund der CO₂-Situation und es ist nicht ehrlich vor dem Hintergrund, was das kostet. Und vielleicht kann uns die Regierungsrätin, die ja jetzt eine spezialisierte Abteilung für solche Sachen hat, uns sagen, wie viele Millionen das kosten würde, wie viele leere Busse da dann durch den Kanton durchkutschieren, die wirklich nicht nötig sind. Dann machen Sie das, nochmals, via Rufbus, Ruftaxi, das macht Sinn.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die SVP ist bereit, dieses Postulat zu überweisen. Die Diskussion wurde von unserem ehemaligen Partei- und Fraktionsmitglied Hans-Peter Amrein verlangt. Wir sprechen heute Morgen vorwiegend über die Mobilität oder die Mobilitätsbedürfnisse, sei es im ÖV oder im MIV (*motorisierter Individualverkehr*). Unbestrittenermassen sind nicht alle Gebiete mit dem Angebot des ZVV im selben Masse erschlossen. Wir unterstützen es, wenn ländliche Regionen bessere Verbindungen erhalten. Die Situation auf dem Land kann nicht mit der Situation in der Stadt verglichen werden. In der Stadt wurden Versuche mit Pikmi und Rufbussen durchgeführt. In dichtbesiedelten Gebieten ist eine ausgezeichnete Versorgung mit dem ÖV bereits vorhanden und braucht keine solche Ergänzungen. Wir verlangen nicht um alles in der Welt auf dem Land bessere ÖV-Angebote wie in den urbanen Gebieten. Sollte eine Verbesserung mit den vorhandenen Mitteln möglich sein, begrüssen wir dies. Wir sind aber gespannt, ob der ZVV Möglichkeiten für eine sinnvolle Ergänzung des ÖV-Angebotes in ländlichen Regionen findet. Dieser Bericht wird uns allenfalls Möglichkeiten und Kosten aufzeigen, dann können wir entscheiden. Wir überweisen das Postulat.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Die FDP unterstützt das Postulat auch – im Grundsatz, aber mit ein paar «Aber». Wir erinnern dabei auch an die FDP-Anfrage 124/2019, die insbesondere den Modalsplit beim

Freizeitverkehr zugunsten kollektiver Mobilität ins Visier nahm. Dabei ist es in unseren Augen nicht nur denkbar, die Betriebszeiten, wie im Postulat gefordert, zu verlängern. Denkbar ist auch, auf gewissen Linien schon vor dem ordentlichen Betriebsschluss auf kleinere, nicht zwingend fahrplangebundene Fahrzeuge zu wechseln, was oftmals auch ökologisch sinnvoll wäre. Gleichzeitig ist es uns ein Anliegen, darauf hinzuweisen, dass öffentlicher Verkehr nicht zwingend und in jeder Verästelung vom Staat betrieben werden muss, insbesondere dann, wenn es um lokale Feinverteiler geht. So gibt es neben staatlichen Angeboten wie Pikmi mit durchaus auch privaten Angeboten, die die erwähnte Lücke schliessen können. Insofern ist es etwas inkonsistent, wenn man günstige und beliebte Angebote an der Schnittstelle zwischen Individualverkehr und Kollektivverkehr bekämpft, wenn sie von Privaten – ich rede zum Beispiel von Uber (*Fahrdienstleister*) – angeboten werden, dann aber vom Staat die Errichtung öffentlicher Angebote in genau diesem nicht fahrplangebundenen Bereich verlangt. Berlin macht es mit dem privaten Pikmi-Pendant BerlKönig vor. Als weiteres Beispiel werfe ich gerne exemplarisch das Reizwort «Uber» ein, wo mit Uber-Transit auch Kollektiv-Transporte, sogenannte Ride-Poolings, möglich wären. Gerade das nicht fahrplangebundene Angebot kann von Privaten mit Sicherheit günstiger erbracht werden als durch den Staat. Betrachtet man etwa die Vollkosten von Pikmi – die sind bekannt –, so wäre es günstiger, allen Passagieren von Pikmi stattdessen einen Taxi-Gutschein zu geben.

Ein bisschen schmunzeln musste ich schon beim Lesen dieses Postulats. Dieselben Parteien, die uns ständig erklären, dass eigentlich jede Person jede Strecke mit jedem Gepäck und unter allen Umweltbedingungen mit dem Velo zurücklegen soll, ja, dass man sogar Waschmaschinen mit dem Cargo-Bike transportieren soll – Stichwort Simone Brander (*Zürcher Stadträtin und Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement*) –, fordert nun für die letzte Meile einen Ausbau des ÖV bis spät in die Nachtstunden. Offensichtlich trauen Sie Ihrer Velo-Euphorie selber nicht so ganz. Und last but not least sei auch daran erinnert, dass neue ÖV-Angebote stets auch die Gefahr bergen, die Zersiedlung zu fördern, so wie es bei der S-Bahn in erheblichem Ausmass der Fall war. Vielen Dank.

Christoph Ziegler (GLP, Elgg): Es stimmt, der Kanton Zürich hat einen hervorragenden öffentlichen Verkehr. Nur leider kann die Angebotsverordnung nicht überall umgesetzt werden. Es gibt zum Beispiel Dörfer im Kanton, die nach 21 Uhr nicht mehr oder tagsüber überhaupt

nicht erreichbar sind. Dieses offen formulierte Postulat will dem Regierungsrat aufzeigen, wie man eine möglichst lückenlose Abdeckung besser erreichen kann. Und vielleicht braucht es da eine gewisse Korrektur der Angebotsverordnung. Natürlich wollen wir keine hellerleuchteten Postautos, die menschenleer mitten in der Nacht durch unsere Landschaft brausen. Deshalb gilt es zuerst einmal die neuartigen Angebote wie Rufbus oder Pikmi voranzutreiben. Zum Beispiel ältere Leute, welche auf den ÖV angewiesen wären, wissen oft nicht genau, was das ist und wie man zum Beispiel einen Rufbus bestellt. Übung macht den Meister. Dazu muss der Kanton aber zuerst solche Angebote bereitstellen und einen langen Atem haben, auch wenn sie sich am Anfang nicht lohnen. Und ich bin mir sicher, dass im Zuge des vermehrten Home-Office es sich immer mehr Leute überlegen, in die schöne Naturlandschaft unseres Kantons zu ziehen und dort vielleicht zwei Tage zu Hause zu arbeiten. Ökologisch gesehen macht es dann Sinn, wenn sie an den anderen Tagen mit dem ÖV in die Ballungszentren pendeln können.

Daneben gilt es, die Streckenführung zu optimieren. Nicht immer fährt ein Postauto nämlich dort durch, wo es die meisten Leute abholen kann. Was für eine Gemeinde gut ist, ist für die Nachbargemeinde weniger zielführend. Da wünsche ich mir, dass der Kanton die Streckenführung überprüft und auch den Mut hat, bei Bedarf einzugreifen.

Wie gesagt, das Postulat ist offen formuliert und es will die Richtung aufzeigen, wohin künftige Diskussionen und Überarbeitungen der Angebotsverordnung gehen sollen. Es ist Zeit, dass das Angebot in ländlichen Räumen überprüft wird. Auch der weltbeste Taktfahrplan kann immer noch optimiert werden. Die Grünliberalen stimmen der Überweisung zu.

Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal): Keine ÖV-Erschliessung am Wochenende, und das an Sonntagen, an denen es alle über die Nebeldecke zieht. Betriebszeiten nur gerade bis um acht, und das an Freitagen, an denen der Ausgang erst anfängt. Wir wissen, der Verkehr ist im Kanton Zürich für 39 Prozent des CO₂-Ausstosses verantwortlich. Um die Klimaschäden zu reduzieren, braucht es eine ÖV-Grundversorgung auch in Randstunden und am Wochenende. Aber noch immer ist die Angebotsverordnung nicht umgesetzt. Das Postulat fordert die Sicherstellung der Erschliessung gemäss Angebotsverordnung und eine Prüfung von neuartigen Angeboten. Wir haben das Postulat mitunterzeichnet.

Ich habe die gleiche Kritik wie die SVP: Nur in städtischen Gebieten werden durch den ZVV neue Betriebssysteme wie Pikmi geprüft. Der Kanton besteht aber aus Städten, Agglomerationen und grossen und kleinen Dörfern. Grosse Kantonsteile sind mit Weilern und Wachten besiedelt. Ein wichtiger Erfolgsfaktor für den öffentlichen Verkehr sind aber durchgehende Transportketten, auch für den ländlichen Raum und in Nebenverkehrszeiten. Es ist nicht mehr zeitgemäss, die Betriebszeit um acht Uhr enden zu lassen. Den verstärkten Trend – von Christoph Ziegler haben wir es gehört – zu flexiblen Arbeitszeiten und der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, immerhin rund die Hälfte der Gesamtmobilität des Kantons Zürich, soll auch im ländlichen Raum Rechnung getragen und das Angebot in Randstunden und am Wochenende verbessert werden. Gute Verbindungen beeinflussen die Verkehrsmittelwahl im Alltag und in der Freizeit. Die Zürcher Landschaften bieten Naturerlebnisse und Erholung. Leider wird sie häufig durch Stau und Blechlawinen getrübt. Die Belastung ist vor allem für die kleineren Orte an Hotspots gross. Am Bichelsee, wo ich wohne, sind an heissen Sommerwochenenden die Parkplätze übervoll. Es wird wild parkiert ausserhalb der Parkzonen. Die Sicherheitslage ist prekär. Anwohnerinnen und Natur sind mit einer starken Lärm- und Luftbelastung konfrontiert. Abgesehen davon ist es auch für die Besuchenden wenig erfrischend, wenn die schönsten und schützenswerten Gebiete durch unnötigen Autoverkehr beeinträchtigt werden. Es gibt eine Postautohaltestelle «Strandbad Bichelsee», am Wochenende fährt aber kein einziger Kurs. Mit der von uns geforderten Grundversorgung auch an Samstagen und Sonntagen wird der sanfte Tourismus gefördert und die Mobilität zu den Landschaften nachhaltiger gestaltet. Durch technische Entwicklungen gibt es zunehmend Transparenz über mögliche Angebote. Andere Kantone machen es uns vor: Sie denken Freizeitverkehr, Pendlerverbindungen und Schülertransporte zusammen. Im Kanton Zürich fahren Unmengen von kommunalen Kleinbussen täglich mehrmals die gleiche Route für Schülerinnen und Schüler. Im Kanton Zürich gelang es nicht, den öffentlichen Verkehr gesamthaft zu denken.

Eine Grundversorgung mit mindestens einem Stundentakt im gesamten Siedlungsgebiet würde viele kommunale Transporte unnötig machen. Kinder lernen sich im öffentlichen Verkehr zu bewegen, zu Stosszeiten würden Strassen entlastet. Es ist Zeit, die Grundversorgung neu zu definieren. Auch vor dem Hintergrund der ökologischen Herausforderungen braucht es im ganzen Kanton eine tägliche ÖV-Erschliessung von früh bis spät. Stimmen Sie der Überweisung dieses Postulates zu.

Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim): Bewohnerinnen und Bewohner der Randgebiete haben nicht nur die gleichen Pflichten, sondern auch die gleichen Rechte wie die Menschen im urbanen Kantonsgebiet. Das gilt auch für die Mobilität. Auch bei uns gibt es Personen, die nicht, die noch nicht oder die nicht mehr auf ein Auto zurückgreifen können. Viele davon sind übrigens auch noch Steuerzahler, die den ZVV mitfinanzieren dürfen, das nur so nebenbei. Es braucht auch im ÖV grundsätzlich eine Gleichbehandlung aller, das heisst in diesem Fall: ein Zugang zu Bus und Bahn in allen Siedlungsgebieten zwischen 6 Uhr und 24 Uhr. Natürlich will niemand, dass leere Busse und Züge im Kanton herumkurven. Da gibt es Grenzen in Sachen Kosten und Energieeffizienz. Darum wird im Postulat auch ausdrücklich verlangt, dass nicht fahrplangebundene Angebote geprüft werden. Es ist ebenfalls klar, dass sich die Landbevölkerung auch in Zukunft möglichst auf das reguläre Fahrplanangebot ausrichten wird und Rufbusse und ähnliche Angebote nur in Ausnahmefällen in Anspruch nehmen wird, davon bin ich sehr überzeugt. Aber diese Möglichkeit der Mobilität muss auch in den Randregionen bestehen.

Ich danke der Regierung für die Bereitschaft, das Postulat entgegenzunehmen und Verbesserungen zu prüfen. Dem Ratspräsidium danke ich, dass das Geschäft so schnell wieder auf die Traktandenliste gekommen ist und damit das Verzögerungsmanöver des Herrn Amrein weitgehend ausgebremst wird. Und Ihnen allen danke ich, dass Sie fast einstimmig dieses Postulat überweisen werden.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Das ist ja eigentlich ein grösseres Thema, das hier um 11 Uhr 45 noch angeschnitten wird. Es geht um ein Postulat, das zuerst überwiesen werden soll, und wir können das schlussendlich auch noch ausführlicher mit der Postulatsantwort definieren. Die ganze Diskussion muss man vielleicht ein bisschen erweitern, das Postulat selber steht in einen gesamtheitlichen Kontext. Grundsätzlich: Was bedeutet die Grundversorgung? Ab wann, ab welcher Grösse soll es einen Anschluss geben? Und ab wann und ab welcher Grösse soll dieser Anschluss auch zum Beispiel im Halbstundentakt erfolgen, um eine durchgehende Verbindung vom Zug, der beim Bahnhof hält, sicherzustellen, im Halbstundentakt dann auch abends, nicht nur von fünf bis sieben Uhr, wenn gerade alle Leute heimgehen, sondern immer einen Anschluss gewähren? Das betrifft die ein bisschen grösseren Orte. Ich habe hierzu auch in Anbetracht dieses Postulates, das sich vor allem mit den abends nicht erschlossenen Orten befasst, auch noch eine Anfrage (KR-Nr. 437/2022) gemacht, die man auch in

diesem Kontext sehen kann und die das auch thematisiert: Ja, was ist denn mit grösseren Ortschaften? Ich habe dort beispielsweise die Linien, die mir näher sind, weil ich sie kenne, die Linie 615, die Erschliessung der Ortschaft Rickenbach nahe bei Winterthur, 700 Leute. Da gibt es den Bahnhof Rickenbach-Attikon, aber der Bus in die eigentliche Ortschaft, die immerhin 700 Einwohner hat, fährt nur jede Stunde ausserhalb der absoluten Hauptbetriebszeiten. Noch grösser ist beispielsweise Rheinau mit 1300 Einwohnern. Die ÖV-Erschliessung über den Bahnhof Marthalen nach Rheinau: Das Postauto fährt nur alle Stunden, man hat dann also einen ÖV-Anschluss, eine S-Bahn, die jede halbe Stunde fährt. Die nützt einem aber gar nichts, da die anschliessende Verbindung nicht vorhanden ist, obwohl man selbst in grösseren Ortschaften wohnt. Und ich denke, wir müssen heute in solch einem Kontext auch hierüber diskutieren, quasi ab wann soll hier der Standard erhöht werden und vielleicht auch bis wann oder zu welcher Uhrzeit ein Halbstundentakt auch gewährleistet werden soll; je nachdem vielleicht wirklich nicht bis Betriebsschluss, aber dieser soll zumindest erweitert werden. Mich würde es freuen – ich habe dazu bereits eine Anfrage eingereicht –, wenn das auch im Rahmen dieses Postulats ein bisschen gesamtheitlicher betrachtet würde. Ich denke, dies ist inzwischen an der Zeit. In den städtischen Regionen haben wir dies bereits, und ich denke auch in Anbetracht dessen, dass wir ja auch als Ziel haben, den Modalsplit zu verschieben. Und auch wenn uns die Geschichte des ZVV eines lehrt, nämlich, dass ein besseres Angebot auch mehr Nachfrage schafft, beziehungsweise ein besseres Angebot definitiv den ÖV fördert, auch in diesem Kontext sollte die Richtung klar sein, dass wir hier als Nächstes darüber diskutieren, wo und wie wir diese Grundabdeckung verbessern können. Die Alternative Liste wird dieses Postulat überweisen. Besten Dank.

Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim): Zu den Voten muss ich jetzt doch etwas sagen. Ich bin doch einigermaßen erstaunt, wenn ich die Erschliessung anschau, zum Beispiel bei uns im Zürcher Weinland, und was da noch angedacht ist, da wird vieles gemacht. Auch mit der nächtlichen Versorgung wird sehr viel gemacht. Und wer mit dem ÖV an den Bichelsee will, kann das machen, indem er an den Nussbaumersee kommt mit der Zürcher Linie und dort die Badi benutzen kann. Nein, Spass beiseite, wir jammern hier also auf einem sehr hohen Niveau. Es wird sehr viel gemacht in den Regionen und geplant. Der Verkehrsverbund macht das auch und ich bitte Sie doch, auf dem Boden zu

bleiben und, wenn Sie weitere Anträge stellen, diese vorgängig auch mit den richtigen Leuten zu besprechen. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Nur ganz kurz, ich wohne im Quartier in der Stadt Zürich, in dem es das Pikimi gibt. Und man muss sehen, wenn man das Einzugsgebiet des Pikimi-Busses, das ein bestehendes Angebot kannibalisiert hat, anschaut, dann sind dort 56'000 Einwohner ansässig. Das heisst also: So einen kleinen Bus kann man am Abend und in Randstunden schon füllen. In den Gemeinden draussen wird es schwieriger. Und wenn es schwieriger wird, wird es auch so sein, dass, wenn man es gesamtheitlich anschaut, wie Manuel Sahli das gesagt hat, ein anderes Problem entsteht, ein arbeitsrechtliches: Es wird nachher Arbeit auf Abruf sein, denn diese Fahrer werden nicht einfach den ganzen Tag warten dürfen, dass sie fahren können für eine kleine Region irgendwann am Abend in einer Randstunde, sondern die werden aufgeboden. Und dann haben wir Arbeit auf Abruf. Ich weiss nicht, ob die linke Ratsseite das fördern möchte. Ich bin der Meinung, es braucht dieses Postulat nicht und ich werde es auch nicht unterstützen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Nur noch ganz kurz: Für das Schliessen der heutigen Angebotslücken in den Randstunden und am Wochenende sollen ja jetzt neuartige Angebote wie Pikimi oder Rufbusse oder Ruftaxis oder was auch immer geprüft werden. Wir sind vom ZVV bereit, dies entgegenzunehmen. Denn der ZVV analysiert ja bereits heute sporadisch aufgrund der GIS-Daten (*Geografisches Informationssystem*) die Angebotsverordnung in den Teilen, in denen wir noch nicht so gut erschlossen sind, wie wir uns das wünschen. Und wir sind daran interessiert, hier auch einmal den umfassenden Blick auf die aktuelle Situation zu werfen, wo dies eben möglich und sinnvoll ist. Und was ganz entscheidend ist: Neue Angebote, wie zum Beispiel die Rufbusse, werden von uns schon als kostengünstige Möglichkeit zur Schliessung von Angebotslücken beurteilt und auch diskutiert. Das heisst, es kann eine Kostenoptimierung stattfinden. Wir können der Nachfrage gerecht werden. Und wir hoffen natürlich auch, dass wir einen positiven Aspekt auf den Modalsplit haben. Und in diesem Sinne freuen wir uns auf den Bericht, den wir dann ausarbeiten dürfen. Herzlichen Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Danke, liebe Kollegin von der FDP, die mir dieses Zeichen gemacht hat (*der Votant macht eine ausladende Bewegung mit beiden Armen*), ich

musste es tun. Denn, Frau Regierungsrätin, Sie sind bereit abzuklären. Haben Sie es nicht gemacht bis jetzt? Meines Wissens wurde es in meiner Region gemacht. Und ich habe vorher eine Frage gestellt: Was kostet diese Utopie? Und ich möchte von Ihnen wissen, was diese Utopie kostet, und diese Zahlen haben Sie auf dem Tisch und deshalb haben Sie es bis jetzt nicht gemacht.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 150 : 6 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 88/2022 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

12. Verschiedenes

Rücktrittserklärungen

Rücktritt als Schiedsrichterin in Sozialversicherungsstreitigkeiten von Agnes, Leu, Scuol

Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Rücktrittsschreiben: «Gesuch um vorzeitigen Rücktritt aus dem Amt am Schiedsgericht.

Mit diesem Schreiben ersuche ich Sie und vorzeitige Entlassung aus meinem Amt als Schiedsrichterin in Sozialversicherungsstreitigkeiten per Ende April 2023. Freundliche Grüsse, Agnes Leu.»

Ratspräsidentin Esther Guyer: Agnes Leu ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 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 30. April 2023 ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Hans-Peter Brunner, Horgen

Ratspräsidentin Esther Guyer: Nun kommen wir zu einem richtigen Rücktritt: Sie haben am 12. September 2022 dem Rücktrittsgesuch von Kantonsrat Hans-Peter Brunner, Horgen, stattgegeben. Heute nun ist

dieser Tag des Rücktritts gekommen. Wir kommen zur Würdigung von Hans-Peter Brunner. Der Rücktritt ist ja genehmigt.

«Hans-Peter Brunner – mehr als ein Politiker». Das, lieber Hans-Peter, ist kein schlechter Slogan, den du auf deine Website geschrieben hast. Und auch sonst liest sich gut, was da steht. Dein Werdegang zum Beispiel, der vom Kindergarten Brunnenwiesli in Horgen über die Uni Zürich und die Pariser Sorbonne bis an die Stanford University in Kalifornien geführt hat. Da nickt man schon anerkennend.

Natürlich musste die Ausbildung an so renommierten Institutionen auch beruflich zu höheren Weihen mit Führungsverantwortung führen. Auch einen Beleg für überdurchschnittliches Abenteuerertum findet man, nämlich eine Episode als Cowboy auf einer Ranch in den Rocky Mountains. Das stelle ich mir schön vor: Hans-Peter Brunner mit Hut und Pferd am Lagerfeuer und John Wayne reitet vorbei und grüsst freundlich. Darüber hinaus bist du vierfacher Vater, ehemaliger Oberst im Generalstab und eine Sportskanone vor dem Herrn. Es ist also nicht gelogen: Du bist mehr als ein Politiker.

Nun aber zu deiner Rolle als Politiker, die soll hier nicht ausser Acht bleiben: In den siebeneinhalb Jahren bei uns hast du zuerst in der Justizkommission und dann in der Kommission für Staat und Gemeinden mitgearbeitet. Dass du thematisch sehr breit interessiert und von der Gemeindepolitik geprägt bist, zeigen deine selber eingebrachten oder mitunterzeichneten Vorstösse. Da ging es beispielsweise um eine mutmassliche Grenzverletzung durch unsere Schwyzer Nachbarn, um die Beibehaltung der Gemeindenummer bei Eingemeindungen und Gemeindefusionen oder um die Stärkung der politischen Bildung an Schulen.

In deiner Fraktion giltst du als Verkörperung der klassischen liberalen Werte, also der Freiheit, der Verantwortung und des Gemeinsinns. Und man sagt dir auch sonst viel Gutes nach: engagiert, juristisch und staatspolitisch beschlagen, direkt – da können wir ein Lied davon singen –, humorvoll und wohlwollend auch gegenüber politisch andersdenkenden Kolleginnen und Kollegen. Ausserdem attestiert man dir prägnante und – Zitat, das wissen wir alle – gut hörbare Voten.

Heute gibst du nun also nach dem Exekutivamt in Horgen auch deinen Sitz in unserem Rat ab. Aus «Hans-Peter Brunner – mehr als ein Politiker» wird damit: «Hans-Peter Brunner – kein Politiker mehr». Für diesen neuen Lebensabschnitt am heimatlichen See, im Engadin und vermutlich auch in der weiten Welt wünsche ich dir sehr herzlich alles Gute, und danke dir für deine Arbeit in unserem Rat. (*Applaus*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Stärkung der Möglichkeiten zur demokratischen Teilnahme der Bevölkerung an Wahlen und Abstimmungen**
Postulat *Isabel Bartal (SP, Zürich), Markus Schaaf (EVP, Zell), Sibylle Marti (SP, Zürich)*
- **Priorisierung der Kantonsschule Zimmerberg**
Anfrage *Christa Stünzi (GLP, Horgen), Gabriel Mäder (GLP, Adliswil), Christoph Ziegler (GLP, Elgg)*
- **Verlust der Wettbewerbsfähigkeit des Kantons Zürich selbst bei einfachsten Verwaltungstätigkeiten, wie der Bestätigung, dass ein Rechtsgeschäft keiner Bewilligungspflicht untersteht**
Anfrage *Claudio Schmid (SVP, Bülach)*
- **Intakte Schachtdeckel in der Landwirtschaft schützen Gewässer**
Anfrage *Sandra Bossert (SVP, Wädenswil), Hans Egli (EDU, Steinaur), Martin Huber (FDP, Neftenbach)*

Schluss der Sitzung: 12.25 Uhr

Zürich, den 21. November 2022

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

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