


**133. Sitzung, Montag, 6. September 2021, 08:15 Uhr**

 Vorsitz: *Benno Scherrer (GLP, Uster)*
**Verhandlungsgegenstände**

- |                                                                                 |          |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1. Mitteilungen .....</b>                                                    | <b>3</b> |
| Gemeinsame Beratung von Geschäften                                              |          |
| Antworten auf Anfragen                                                          |          |
| <b>2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates.....</b>                  | <b>5</b> |
| für Kaspar Bütikofer                                                            |          |
| KR-Nr. 306/2021                                                                 |          |
| <b>3. Wahl Mitglied Sozialversicherungsgericht (50%) .....</b>                  | <b>6</b> |
| für Annette Grieder                                                             |          |
| Antrag der Interfraktionellen Konferenz                                         |          |
| KR-Nr. 267/2021                                                                 |          |
| <b>4. Wahl Ersatzmitglied Sozialversicherungsgericht .....</b>                  | <b>7</b> |
| für Eva Slavik                                                                  |          |
| Antrag der Interfraktionellen Konferenz                                         |          |
| KR-Nr. 268/2021                                                                 |          |
| <b>5. Wahl Mitglied Baurekursgericht (BRG) .....</b>                            | <b>8</b> |
| für Roland Fraefel                                                              |          |
| Antrag der Interfraktionellen Konferenz                                         |          |
| KR-Nr. 300/2021                                                                 |          |
| <b>6. Wahl Mitglied Aufsichtskommission für Bildung und<br/>Gesundheit.....</b> | <b>9</b> |
| für Qëndresa Hoxha-Sadriu                                                       |          |
| Antrag der Interfraktionellen Konferenz                                         |          |
| KR-Nr. 275/2021                                                                 |          |

- 7. Wahl Mitglied Justizkommission ..... 9**  
für Melanie Berner  
Antrag der Interfraktionellen Konferenz  
KR-Nr. 298/2021
- 8. Wahl Mitglied Kommission für Wirtschaft und Abgaben..... 10**  
für Kaspar Bütikofer  
Antrag der Interfraktionellen Konferenz  
KR-Nr. 299/2021
- 9. Rahmenkredit für das Veloförderprogramm 2 ..... 11**  
Antrag des Regierungsrates vom 2. Dezember 2020 und  
geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und  
Umwelt vom 29. Juni 2021  
Vorlage 5671a (*gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4664b*)
- 10. Schlussbericht und Kreditabrechnung zum  
Veloförderprogramm..... 11**  
Antrag des Regierungsrates vom 24. März 2021 und  
gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und  
Umwelt vom 29. Juni 2021  
Vorlage 4664b (*gemeinsame Behandlung mit 5671a*)
- 11. Umsetzung des Postulats 340/2011: Verbesserung der  
Sicherheit und Reduktion der Umweltbelastung auf dem  
Kantonsstrassennetz ..... 30**  
Motion Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Jonas Erni (SP,  
Wädenswil), Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Farid  
Zeroual (Die Mitte, Adliswil) vom 20. Januar 2020  
KR-Nr. 9/2020, RRB-Nr. 301/25. März 2021 (Stellungnahme)
- 12. Potenziale des Mobilitäts- und Parkierungsmanagements  
nutzen ..... 42**  
Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Felix Hoesch (SP,  
Zürich), Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Manuel Sahli  
(AL, Winterthur) vom 20. April 2020  
KR-Nr. 113/2020, Entgegennahme
- 13. Mobilitätsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip ..... 46**  
Postulat Arianne Moser (FDP, Bonstetten), Beat Habegger (FDP,  
Zürich), Andreas Geistlich (FDP, Schlieren) vom 4. Mai 2020

KR-Nr. 126/2020, Entgegennahme, Diskussion

**14. Verschiedenes..... 62**

Lange Nacht der Museen

Fraktions- und persönliche Erklärungen

Rücktrittserklärungen

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

**1. Mitteilungen**

**Geschäftsordnung**

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

***Gemeinsame Beratung von Geschäften***

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Wir haben zwei Anträge auf gemeinsame Behandlung von Geschäften:

Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen, das heutige Geschäft 9, Bewilligung Rahmenkredit für das Veloförderprogramm 2, Vorlage 5671a, und das heutige Geschäft 10, Schlussbericht über die Kreditabrechnung zum Veloförderprogramm, Vorlage 4664b, gemeinsam in freier Debatte zu beraten. Sie sind damit einverstanden.

Ebenfalls beantragt Ihnen die Geschäftsleitung, das heutige Geschäft 198, Kantonales Bürgerrechtsgesetz, Vorlage 5630a, und das heutige Geschäft 183, Erhöhung Wohnsitzpflichten, Erhöhung wirtschaftlicher Selbsterhalt, Erhöhung von Ordnung und Sicherheit, Integration dank tieferen Einbürgerungshürden für junge Erwachsene, Kantonsratsnummern 190a/2018, 193a/2018, 194a/2018 und 382a/2018, gemeinsam in freier Debatte zu beraten. Sie sind auch damit einverstanden. Besten Dank.

***Antworten auf Anfragen***

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf 16 Anfragen zugestellt:

– KR-Nr. 146/2021, Bezirksräte: Qualitätssicherung und Entlöhnung

- Sonja Gehrig (GLP, Urdorf), Christa Stünzi (GLP, Horgen)*
- KR-Nr. 167/2021, Leerstehende Büros werden zu Wohnungen  
*Peter Schick (SVP, Zürich), Barbara Grüter (SVP, Rorbas), Hans Egli (EDU, Steinmaur)*
  - KR-Nr. 168/2021, Maskentragen aus epidemiologischer Sicht  
*Urs Hans (parteilos, Turbenthal)*
  - KR-Nr. 172/2021, Das Bauholz wird knapp und teuer für die Branche und lokale Betriebe im Kanton Zürich eine grosse Herausforderung  
*Jacqueline Hofer (SVP, Dübendorf)*
  - KR-Nr. 177/2021, Berichterstattung von Regierung und Medien zu Nebenwirkungen der Covid-Impfungen  
*Urs Hans (parteilos, Turbenthal)*
  - KR-Nr. 188/2021, Testorgie mit einem nicht zertifizierten Test  
*Urs Hans (parteilos, Turbenthal)*
  - KR-Nr. 189/2021, Suche nach Bäumen der Zukunft  
*Hans Egli (EDU, Steinmaur), Peter Schick (SVP, Zürich), Barbara Grüter (SVP, Rorbas)*
  - KR-Nr. 192/2021, Sicherheit der Stromversorgung  
*Wilma Willi (Grüne, Stadel), Daniel Heierli (Grüne, Zürich), Edith Häusler (Grüne, Kilchberg)*
  - KR-Nr. 193/2021, Diskriminierungsfreie Finanzierung der familienergänzenden Betreuung für Kinder mit Behinderungen im Vorschulalter (0–4 Jahre)  
*Anne-Claude Hensch Frei (AL, Zürich), Judith Anna Stofer (AL, Zürich), Melanie Berner (AL, Zürich)*
  - KR-Nr. 226/2021, Contact Tracing, ein Akt staatlicher Willkür zur Kontrolle der Bevölkerung, ohne epidemiologischen Nutzen  
*Urs Hans (parteilos, Turbenthal)*
  - KR-Nr. 227/2021, Neue Erkenntnisse zur Gefährlichkeit der heute von unserer Regierung gepuschten Covid-Impfungen  
*Urs Hans (parteilos, Turbenthal):*
  - KR-Nr. 232/2021, Braucht es und ab wann gibt es eine 3. Impfung im Kanton Zürich?  
*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos)*
  - KR-Nr. 242/2021, Sicherstellung der Stromversorgung in den Wintermonaten  
*Paul Mayer (SVP, Marthalen)*
  - KR-Nr. 249/2021, Littering im Kanton Zürich hat zugenommen  
*Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht), René Isler (SVP, Winterthur)*
  - KR-Nr. 287/2021, Faire Verteilung des Sportfördergeldes  
*Sarah Akanji (SP, Winterthur)*

- KR-Nr. 291/2021, Prämiensenkung bei der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich  
*Cyrill von Planta (GLP, Zürich), Carola Etter (FDP, Winterthur), Christian Lucek (SVP, Dänikon)*

## **2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates**

für Kaspar Bütikofer

KR-Nr. 306/2021

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Wir dürfen heute ein neues Ratsmitglied begrüßen, und zwar anstelle von Kaspar Bütikofer. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügung zukommen lassen.

*Ratssekretär Pierre Dalcher verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 24. August 2021:* «Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates für die Amtsdauer 2019 bis 2023 im Wahlkreis II, Stadt Zürich 3 und 9.

Die Direktion der Justiz und des Innern, gestützt auf Paragraph 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003, verfügt: Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis II, Stadt Zürich 3 und 9, wird für den per Ende August 2021 zurücktretenden Kaspar Bütikofer (Liste 08, Alternative Liste) als gewählt erklärt:

*Nicole Wyss, geboren 1976, Kulturschaffende, Schulpflegerin, wohnhaft in Zürich.»*

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Ich bitte, die Gewählte eintreten zu lassen.

Nicole Wyss, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglied des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraph 4 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten.

Ich bitte, die Eingänge zu schliessen. Die Anwesenden im Saal erheben sich. Ich bitte den Ratssekretär, das Amtsgelübde zu verlesen.

*Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Amtsgelübde:* «Ich gelobe als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes zu

schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Nicole Wyss, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen: «Ich gelobe es.»

*Nicole Wyss (AL, Zürich):* Ich gelobe es.

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie dürfen Ihren Platz im Saal einnehmen. Sie können wieder Platz nehmen, die Eingänge können geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Wahl Mitglied Sozialversicherungsgericht (50%)**

für Annette Grieder

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 267/2021

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Diese Wahl wird gemäss Paragraf 125 des Kantonsratsgesetzes im geheimen Verfahren durchgeführt.

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

*Stephan Kübler, SP, Elgg.*

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Dann schreiten wir zur Wahl. Die Zugänge sind zu schliessen. Ich mache darauf aufmerksam, dass in der Halle ein Foto- und Filmverbot herrscht.

Zur Ermittlung der Präsenz drücken Sie bitte die Taste «3». Wir gehen folgendermassen vor: Die Stimmzähler verteilen auf mein Zeichen hin die Stimmzettel und sammeln diese auf mein Zeichen hin wieder ein. Sie sind gebeten, an Ihren Plätzen zu bleiben, bis ich das Zeichen gebe, dass alle Stimmzettel eingesammelt sind.

Es sind 149 Ratsmitglieder anwesend. Die Wahlzettel können jetzt ausgeteilt werden.

Ich bitte die Stimmzähler, die Wahlzettel wieder einzusammeln.

Ich beantrage Ihnen, die Auszählung innerhalb des Ratssaals durchzuführen. Sie sind damit einverstanden. Weiter beantrage ich Ihnen, während der Auszählung mit Traktandum 3 weiterzufahren. Sind Sie damit einverstanden? Das ist der Fall. Die Zugänge können wieder geöffnet werden.

Die geheim vorgenommene Wahl ergibt folgendes Resultat:

Anwesende Ratsmitglieder	149
Eingegangene Wahlzettel	149
Davon leer	12
Davon ungültig	<u>0</u>
Massgebende Stimmenzahl	<u>137</u>
Absolutes Mehr	69
Gewählt ist Stephan Kübler mit	125 Stimmen
Vereinzelte	<u>12 Stimmen</u>
Gleich massgebende Stimmenzahl von	137 Stimmen

Ich gratuliere Stephan Kübler zu seiner ehrenvollen Wahl und wünsche ihm viel Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Wahl Ersatzmitglied Sozialversicherungsgericht**

für Eva Slavik

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 268/2021

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

*Samuel Boller, Zürich.*

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

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

Das Geschäft ist erledigt.

## 5. Wahl Mitglied Baurekursgericht (BRG)

für Roland Fraefel

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 300/2021

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Diese Wahl wird gemäss Paragraf 125 des Kantonsratsgesetzes im geheimen Verfahren durchgeführt.

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

*Marlen Patt, GLP, Uster.*

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Dann schreiten wir zur Wahl. Die Zugänge sind zu schliessen. Ich mache darauf aufmerksam, dass in der Halle ein Foto- und Filmverbot herrscht.

Zur Ermittlung der Präsenz bitte ich Sie, die Taste «1» zu drücken. Wir gehen folgendermassen vor: Die Stimmzähler verteilen auf mein Zeichen hin die Stimmzettel und sammeln diese auf mein Zeichen hin wieder ein. Sie sind gebeten, an Ihren Plätzen zu bleiben, bis ich das Zeichen gebe, dass alle Stimmzettel eingesammelt sind.

Es sind 164 Ratsmitglieder anwesend. Die Wahlzettel können jetzt ausgeteilt werden.

Ich bitte die Stimmzähler, die Wahlzettel wieder einzusammeln.

Ich beantrage Ihnen, die Auszählung innerhalb des Ratssaals durchzuführen. Sie sind damit einverstanden. Weiter beantrage ich Ihnen, während der Auszählung mit Traktandum 6 weiterzufahren. Sind Sie damit einverstanden? Das ist der Fall. Die Zugänge können wieder geöffnet werden.

Die geheim vorgenommene Wahl ergibt folgendes Resultat:

Anwesende Ratsmitglieder	164
Eingegangene Wahlzettel	164
Davon leer	5
Davon ungültig	<u>0</u>
Massgebende Stimmenzahl	159



Absolutes Mehr	80
Gewählt ist Marlen Patt mit	151 Stimmen
Vereinzelte	<u>8 Stimmen</u>
Gleich massgebende Stimmenzahl von	159 Stimmen

Ich gratuliere herzlich zur Wahl und wünsche viel Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

## **6. Wahl Mitglied Aufsichtskommission für Bildung und Gesundheit**

für Qëndresa Hoxha-Sadriu

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 275/2021

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

*Birgit Tognella-Geertsen (SP, Zürich).*

*Ratspräsident Benno Scherrer:* 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, Birgit Tognella als Mitglied der Aufsichtskommission für Bildung und Gesundheit als gewählt. Ich gratuliere zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

## **7. Wahl Mitglied Justizkommission**

für Melanie Berner

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 298/2021

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

*Nicole Wyss (AL, Zürich).*

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

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

Das Geschäft ist erledigt.

## **8. Wahl Mitglied Kommission für Wirtschaft und Abgaben**

für Kaspar Bütikofer

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 299/2021

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

*Melanie Berner (AL, Zürich).*

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

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraph 124 Absatz 2 des Kantonsratsgesetzes, Melanie Berner als Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben als gewählt. Ich gratuliere zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

## **9. Rahmenkredit für das Veloförderprogramm 2**

Antrag des Regierungsrates vom 2. Dezember 2020 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 29. Juni 2021

Vorlage 5671a

*(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4664b)*

## **10. Schlussbericht und Kreditabrechnung zum Veloförderprogramm**

Antrag des Regierungsrates vom 24. März 2021 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 29. Juni 2021

Vorlage 4664b

*(gemeinsame Behandlung mit 5671a)*

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Sie haben heute die gemeinsame Beratung dieser beiden Geschäfte beschlossen. Wir werden also die beiden Geschäfte gemeinsam in freier Debatte behandeln. Ziffer römisch I der Vorlage 5671a untersteht der Ausgabenbremse. Ebenfalls zu dieser Vorlage liegt ein Minderheitsantrag von Ulrich Pfister und Mitunterzeichnenden vor.

*Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Das Velo hat unbestrittenermassen in den letzten Jahren auf einer progressiven Kurve an Bedeutung gewonnen, bei der Bevölkerung und in der Politik. Dieser Trend soll mit dem kantonalen Veloförderprogramm 2 nun gefestigt und in einem überblickbaren Rahmen ausgebaut werden. Wie vom Regierungsrat beantragt, sollen 1,2 Millionen Franken jährlich in den nächsten zehn Jahren für eine Serie von Massnahmen zur Verfügung gestellt werden. Im Zentrum steht dabei die Umsetzung dessen, was man sich bei der Volkswirtschaftsdirektion, beim Amt für Mobilität und bei der Koordinationsstelle Veloverkehr (*KoVe*) vorgenommen hat; dies auch basierend auf den vielen Learnings der letzten zehn Jahre, während deren das Veloförderprogramm 1 lief.

Wie Sie bereits gemerkt haben, werde auch ich gleichzeitig zu beiden Traktanden beziehungsweise Vorlagen sprechen. Ich danke unserem Vorsitzenden (*Ratspräsident Benno Scherrer*), bekanntlich auch im Zusammenhang mit der Umrundung des Kantons ein ausgeprägter Velofan, dass wir nun sehr zeitnah die Beschlüsse der KEVU hier beraten

und darüber abstimmen können. Auch mir persönlich war es stets ein Anliegen, das Veloförderprogramm voranzubringen, in der Kommission und dann eben auch hier im Rat. Das gibt vor allem die Finanzierungssicherheit für die Verantwortlichen im Kanton, so können sie entsprechend anpacken. Dies trifft wohl vor allem für den sogenannten «Mister Velo», Herrn Steve Coucheman, Leiter der Koordinationsstelle Veloverkehr, zu. Namens der Kommission danke ich ihm, Herrn Philip Dörig vom Amt für Mobilität und der Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrätin Carmen Walker Späh, für den sehr offenen Dialog während unserer Beratungen.

Diese erstreckten sich über insgesamt fünf Sitzungen zwischen März und Juni 2021 und mit einem kritischen Rückblick auf das Veloförderprogramm 1 für die Jahre 2011 bis 2020 begannen, das wohl vor allem in der Anfangsphase etwas zu ambitioniert war. Die Aufbaumassnahmen haben Zeit in Anspruch genommen, und erst mit der Zeit konnte in höhere Gänge gewechselt werden. Was alles innerhalb der Handlungsfelder Netzkonzeption, Qualität, Wissenstransfer, Kommunikation und Datengrundlagen während der ersten Dekade abgeschlossen werden konnte, aber auch was nicht umgesetzt werden konnte beziehungsweise läuft und nun mit dem Rahmenkredit für die zweite Dekade weiterlaufen soll, können Sie im Detail dem Schlussbericht beziehungsweise dem Antrag zu Vorlage 4664b entnehmen.

Namens der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen, die Kreditabrechnung über 5,4 Millionen Franken, was eine Kreditunterschreitung von 14,6 Millionen entspricht, zu genehmigen sowie vom Schlussbericht zum Veloförderprogramm Kenntnis zu nehmen.

Nun zum Ausblick beziehungsweise zur Vorlage 5671a: Die Kommission ist im Detail über die Fortsetzung der Aktivitäten informiert worden. Dabei wird an den bestehenden Handlungsfeldern angeknüpft. Die Stossrichtungen werden beibehalten, aber verfeinert und auch erweitert. Im Fokus sind die Infrastrukturthemen, wie die laufende Überprüfung und punktuelle Weiterentwicklung sowie das Umsetzungscontrolling des kantonalen Velonetzplans. Besonderes Gewicht wird dabei auf das systematische Beheben der rund 1200 sogenannten Schwachstellen im Velonetzplan gelegt. Dazu gibt es bekanntlich auch Vorstösse aus dem Parlament. Auch der Wissenstransfer und die Kommunikation bleiben eine hohe Priorität. Gerade die etablierte Zusammenarbeit mit der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich soll die Velofahrkompetenz der verschiedenen Nutzergruppen weiter erhöhen. Auch die Datengrundlagen bleiben eine wichtige Handlungsebene. Für diese Be-

reiche werden für die nächsten zehn Jahre insgesamt 10 Millionen Franken benötigt. Für eine konsequente und zielorientierte Umsetzung – und diese liegt Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh und den Vertretern des Amtes für Mobilität sehr am Herzen. Wie wir unseren Beratungen auch entnommen haben, braucht es aber auch Man- beziehungsweise Womanpower. Dafür soll für 2 Millionen Franken eine zusätzliche, auf zehn Jahre befristete neue Stelle geschaffen werden.

Somit wären wir beim Rahmenkredit von insgesamt 12 Millionen Franken. Der eigentliche Ausbau der Veloinfrastruktur ist *expressis verbis* nicht Gegenstand dieser Vorlage, dies einfach zur Klärung. Hierfür gab es und wird es spezifische Anträge und Budgeteinstellungen, basierend auf einem alten Kantonsratsbeschluss, vonseiten des Tiefbauamtes – nach der kürzlich erfolgten Reorganisation – geben, jeweils finanziert über den Strassenfonds. Die Kommission hat die Zusicherung erhalten, dass der bedarfsgerechte Infrastrukturausbau verstärkt vorangetrieben werden soll. Das ist der Wille der Regierung. Für die beschleunigte Umsetzung sollen neu anstatt der rund 15 Millionen Franken mindestens 20 Millionen Franken im Budget eingestellt werden.

Grundsätzlich war sich die Kommission einig, dass es diesen neuen Kredit von jährlich 1,2 Millionen Franken, also total 12 Millionen Franken, braucht; dies für die Fortsetzung einer sehr gut aufgebauten Veloförderung im Kanton Zürich. Ohne Anträge würde wohl ein einstimmiger Beschluss vorliegen. Aber dem ist nicht so, wie Sie der a-Vorlage entnehmen können. Zu reden gab, basierend auf der Erfahrung der ersten zehn Jahre, vor allem, was passiert, wenn der Kredit nicht voll ausgeschöpft wird beziehungsweise ausgeschöpft werden kann. Ebenfalls das ganze Reporting war Gegenstand von Diskussionen.

Der Antrag der Regierung enthielt nur eine Dispositiv-Ziffer, nämlich zu diesen 12 Millionen Franken. Wie Sie sehen, gibt es einen Mehrheitsantrag mit Dispositiv-Ziffer II, einer neuen Ziffer, wonach der Regierungsrat dem Kantonsrat nach der Hälfte der Laufzeit einen Bericht erstattet über den Stand der Umsetzung des Veloförderprogramms und vor allem auch, wie der Kredit bis zu diesem Zeitpunkt, aber dann eben auch in der zweiten Hälfte bis zum Ablauf vollständig ausgenutzt werden soll. Wenn der Kredit bis zum Zwischenbericht weniger als 40 Prozent ausgenutzt wird, dann können Projekte Dritter mit dem Ziel der Veloförderung unterstützt werden. Das Ziel der Kommissionsmehrheit ist, den Kredit über diese zehn Jahre voll auszunützen beziehungsweise vielleicht fast voll auszunützen, aber nicht so wie jetzt im ersten Veloprogramm geschehen, wo die Ausnützung nur ungefähr ein Viertel war. Es ist eine Kann-Formulierung, was auch heisst, dass die Kompetenz

sicher zuerst bei der Volkswirtschaftsdirektion, beim Amt für Mobilität liegt, wobei auch das diskutiert worden ist und sicher vonseiten Kommission beziehungsweise Parlament mit entsprechenden Vorstössen, seien es Postulate oder anderes, nachgeholfen werden kann, wenn gesehen wird, dass nichts passiert.

Dritte sollen also bei den verschiedenen Schwerpunkten für den Kanton einspringen, falls dieser nach der Halbzeit wirklich schlecht unterwegs ist. Es geht ausdrücklich nicht darum, das Geld zu verschleudern, sondern um einen gezielten Einsatz im Sinne des Veloförderprogramms 2 mit den entsprechenden Schwerpunkten und Stossrichtungen. Da könne der Kanton eben auch von Dritten, die in diesem ganzen Bereich «Velo» etabliert und professionell unterwegs sind, unterstützt werden. Eine Minderheit beantragt Ihnen, analog zum Veloförderprogramm 1 auch ein Dispositiv festzulegen, nämlich, dass der Regierungsrat auch zur Hälfte der ganzen Halbzeit einen Zwischenbericht über den Stand der Umsetzung vorlegt und nach Ablauf des ganzen Programms einen Schlussbericht unterbreitet; also das, was wir heute mit der Kenntnisnahme des Schlussberichts in der Vorlage über das Veloförderprogramm 1 auch haben. Hier soll, wie gehabt, an eine politische Begleitung dieses ganzen Programms über die zehn Jahre angeknüpft werden. Einer weiteren Minderheit geht der Mehrheitsantrag viel zu weit. Das ist der Grund, dass sie einen Nichteintretensantrag gestellt hat beziehungsweise dann auch die Vorlage ablehnen wird. Da werden wir sicher die Argumente vom Erstunterzeichner des Antrags hören.

Namens der KEVU beantrage ich Ihnen, die 12 Millionen Franken zu bewilligen und den Antrag bezüglich des Reportings und des Ausnützens von nicht benutzten Beträgen zu unterstützen.

***Minderheitsantrag Ulrich Pfister, Sandra Bossert, Christian Lucek, Daniela Rinderknecht:***

*Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.*

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* Ich spreche gleich zu beiden Veloförderprogrammen und zu beiden Anträgen. Vorerst meine Interessenbindung: Ich arbeite in der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich. Wir sind bei Ausbauprojekten oder auch bei Schwachstellenhebungen in einem regen Austausch mit der Koordinationsstelle Velo. Fangen wir bei der Abrechnung vom Veloförderprogramm 1 an: Die SVP hat sich gegen dieses Programm ausgesprochen. Dieses Förderprogramm hatte den Ursprung in der Volksinitiative zur Förderung des Veloanteils am Gesamtverkehr im Kanton Zürich. Die Initiative wurde

zurückgezogen und dieser Gegenvorschlag wäre damals eigentlich nicht mehr notwendig gewesen.

Nun liegt die Abrechnung vor. Die Erwartungen an dieses Programm waren wohl zu hoch angelegt. Dies zeigt sich darin, dass von den bewilligten 20 Millionen lediglich circa 6 Millionen Franken gebraucht wurden. Nun, wir sind nicht unglücklich, wenn weniger Geld ausgegeben wird. Grundsätzlich darf der Koordinationsstelle Velo eine gute Arbeit attestiert werden, die KoVe hat sich als Ansprechpartnerin für Fragen im Bereich Velo etabliert. Gewisse Fragezeichen ergeben sich, wenn man sieht, dass eine befristete Stelle geschaffen wurde. Diese befristete Stelle war unter dem Schirm der 20 Millionen Franken für das ganze Programm vorgesehen. Es fragt sich nun schon, ob diese Stelle auch gerechtfertigt war, da nur ein Drittel des Kredits ausgeschöpft wurde. Wir vermerken aber positiv, dass in der KoVe die Gnade vorhanden war, nur circa 6 Millionen Franken auszugeben und nicht auf Biegen und Brechen die ganze Kohle irgendwie zu verpulvern. Wie wir im Programm 2 sehen werden, fehlt den Grünen diese Gnade. Dazu später mehr. Die SVP wird der Abrechnung des Veloförderprogramms 1 zustimmen.

Nun zur Vorlage Veloförderprogramm 2: Die SVP stellt den Antrag auf Nichteintreten, also Ablehnung des Veloförderprogramms 2. Warum dies? Für das Veloförderprogramm 2 wird für zehn Jahre ein Betrag von 12 Millionen Franken beantragt. Die Regierung argumentiert unter anderem damit, dass mit dem neuen Artikel in der Bundesverfassung die Kantone eine Stelle für die Belange des Veloverkehrs schaffen müssten. Dies ist alles noch plausibel. Wir haben in der Fraktion das Veloförderprogramm 2 eingehend besprochen und – Sie werden es kaum glauben – wir haben grundsätzlich Zustimmung beschlossen, wenn auch nicht alles für uns so plausibel war und wir nicht in Begeisterungstürme ausgebrochen sind. Aber die SVP hätte mit wenig Freude zugestimmt. Wo sich die Prophezeiungen wieder bewahrheitet haben, ist bei der Weiterführung der befristeten Stelle in der KoVe. Lorenz Habicher hatte bereits beim Veloförderprogramm 1 darauf hingewiesen, dass diese befristete Stelle wohl nie mehr gestrichen werde. Und nun, siehe da: Diese Stelle ist immer noch da. Ich könnte nun ein Wettbüro eröffnen, dass diese Stelle auch nach Abschluss des Förderprogramms 2 noch vorhanden sein wird. Einmal mehr: Die SVP hat recht behalten.

In der Kommissionsberatung war die Vorlage grundsätzlich unbestritten. Mit dem Antrag der FDP, nach der Halbzeit einen Bericht zu verfassen, können wir leben; dies generiert keinen grossen Aufwand, wird ja grundsätzlich durch die KoVe auch ein Jahresbericht erstellt. Nun

haben die Grünen aber Blut gerochen. Die Konstellation im Rat ist für die Velolobby günstig. Sie stellen den Antrag, dass, sollten nach der Hälfte der Laufzeit weniger als 40 Prozent der 12 Millionen Franken ausgeschöpft sein, auch Dritte, Interessenverbände et cetera mit Geldern von diesem Rahmenkredit unterstützt werden. Ein Rahmenkredit respektive dieser Rahmenkredit stellt sicher, dass die in der Vorlage festgelegten Themen – Netzkonzeption, Qualität, Wissenstransfer, Kommunikation und Datengrundlagen – bearbeitet werden können. Unter diesen Titeln wurde ein relativ detaillierter Katalog von Massnahmen definiert. Somit wäre es also klar, wofür dieser Rahmenkredit gebraucht wird. Beim ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) legen wir auch einen Rahmenkredit fest. Wird der Rahmenkredit nicht ausgeschöpft, verringert sich das Defizit, welches durch die öffentliche Hand getragen werden muss. Es käme wohl niemandem in den Sinn, Gelder vom nicht ausgeschöpften Rahmenkredit für irgendwelche Massnahmen im Bereich ÖV einzusetzen. Die Interessenvertreter «Pro Bahn» oder dergleichen würden sich wohl nie getrauen, diese nicht ausgeschöpften Gelder für ihre Klientel einzufordern. Oder sollte der nicht ausgeschöpfte Teil in Form von Kaffee und Gipfeli an die Pendler verteilt werden? Wohl kaum.

Beim Veloförderprogramm und dem Antrag der Grünen ist alles anders. Es ist ja auch egal, das Geld kommt vom bösen Autofahrer. Es ist eine weitere Chance, den Strassenfonds zu plündern. Der Strassenfonds muss herhalten für Seeuferwege, gemäss Links-grün sogar für den ganzen Betrag, neu für einen Anteil der Gemeindestrassen, für die Finanzierung der Veloinfrastruktur et cetera. Gerade im Bereich Veloinfrastruktur hat die Volkswirtschaftsdirektion in Aussicht gestellt, den teuerungsbedingten Betrag für Veloinfrastruktur von heute circa 16 Millionen auf 20 Millionen Franken anzuheben. Das reicht der Velolobby natürlich nicht, so werden zur Erhebung der Schwachstellen jährlich zusätzliche 30 Millionen Franken gefordert, natürlich ausbezahlt über den Strassenfonds, welcher ja bekanntlich vom bösen Autofahrer geöffnet wird.

Die SVP ist nicht gegen eine gute Veloinfrastruktur. Eine gute Infrastruktur nützt auch dem Autofahrer. Dieser Rahmenkredit kann nicht für Infrastrukturprojekte verwendet werden, aber eben: Velo über alles. Es zeigt sich auch, dass die Grünen keine Skrupel haben, wenn fürs Velo ansonsten heiliges Kulturland beansprucht wird. Welche Interessengemeinschaften sollten mit dem nicht ausgeschöpften Kredit unterstützt werden? Nun sollen vermutlich an der monatlichen Verkehrsbehinderungs-Demo in der Stadt Zürich durch den Strassenfonds Wurst



und Bier für die Velo-Demonstranten finanziert werden oder Veloschläuche oder weiss ich was? Niemand weiss es, die Kohle muss einfach raus. Dies ist auch in der Antwort der Volkswirtschaftsdirektion auf die mögliche Umsetzung des Veloförderprogramms im Zusammenhang mit den Grünen nicht klar. So hält die Volkswirtschaftsdirektion fest, dass die zu definierenden Vergabekriterien und der nachgelagerte Prozess anspruchsvoll seien. Auf gut Deutsch: Sie haben keinen Plan, wohin die Kohle fliessen soll. Wir verstehen grundsätzlich, dass der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) das Förderprogramm wichtig ist, aber unter diesen Voraussetzungen ist es für uns ein No-go. Wie schon gesagt, die Forderung von Geld aus fremden Taschen, also vom Strassenfonds, für irgendwelche Interessenverbände hat der SVP «den Huet glupft». Aus diesem Grund werden wir, sollte der Antrag der Grünen eine Mehrheit finden, was in der heutigen Konstellation zu erwarten ist, das Veloförderprogramm 2 ablehnen.

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon):* Das Velo ist eines der Fortbewegungsmittel der Zukunft. Es ist emissionsarm, leise, platzsparend und macht die Benutzer sogar noch fitter und damit gesünder. Weiter ist es effizienter, weil es nicht weit über eine Tonne Fahrzeugmaterial um den Fahrer herum mitführt. Dank dem E-Bike ist es nun auch für mässig sportliche Personen möglich, mittlere Distanzen problemlos mit dem Velo zurückzulegen. Damit kann man relevante Verkehrsprobleme lösen und entschärfen. Dies ist insbesondere auch im Interesse jener, die auf das Auto angewiesen sind. Corona (*Corona-Pandemie*) hat aus einem Velo-Aufschwung einen regelrechten Velo-Boom gemacht. Wer einen neuen Drahtesel kaufen will, muss hoffen, dass die Lieferfristen einigermaßen akzeptabel sind. Früher konnte man noch über Preisnachlässe verhandeln, das sind Geschichten von gestern. Heute kann man froh sein, wenn man ein schönes neues Velo bekommt. Das Velo ist eben längst nicht mehr nur ein Freizeitverkehrsmittel; in dieser Schublade war es ja in den frühen 2000er-Jahren. Velowege wurden so gebaut, dass sie zwar landschaftlich schön waren, aber teils maximal ineffizient. Eine Extraschleife mehr konnte eigentlich nie schaden. Das wurde bereits im Rahmen des Veloförderprogramms 1 erkannt, und man hat dort wirklich vieles gemacht, das auch sehr gut ist. Ein gut sichtbares Beispiel sind die Veloparkhäuser auf den Pausenplätzen, die im Rahmen dessen gemacht wurden. Wurde nun der Kanton Zürich durch das Veloförderprogramm 1 zu einem Veloparadies? Bei weitem noch nicht. Wo harzt es? Eben genau bei den koordinativen Geschichten vom Velo, und ich möchte das an zwei Beispielen beim Bau der

Limmattalbahn in Dietikon erklären: Wir haben hier im Kantonsrat im Nachgang einen Extrakredit für die Kreuzung Schönenwerd beschlossen. Uns wurde dieser Kredit insbesondere damit schmackhaft gemacht, dass er eben auch gut für den Veloverkehr sei, da man unter der Brücke auch den Platz für die Veloschnellroute eingeplant hat. Das klang gut – für irgendwann in der Zukunft. Was war dann die Realität bei diesem Bauprojekt für das Velo? Die aktuelle Kreuzung ist für Velofahrer massiv schlechter als die vorhergehende. Denn irgendwie hat man das Gefühl, man glaube, die Veloschnellroute existiere schon, und Velofahrende sind für die Kreuzung einfach nicht vorgesehen. Die Linienführung ist unklar und irgendwo hat man dann die Entscheidung zwischen «man braucht etwa eine Viertelstunde für eine Kreuzung» oder «man mischt sich unter die Autos». Aber dort hat es keine Velospuren und es ist wirklich nur für sehr geübte Fahrerinnen und Fahrer empfehlenswert.

Ein anderes Beispiel ist das Provisorium mit den Grosskreisen. Es wurden in Dietikon zwei Grosskreise für die Autos vorgesehen, damit hatte man dann einen Rieseneinbahnverkehr. Einer davon existiert noch, das war für die Autos wirklich eine sehr gut funktionierende Lösung. Man hat sich da gut überlegt, wie man den Verkehr aufrechterhält. Es wurde gut geplant und es hat gut geklappt. Nur, wie war das für die Velos? Wo sollten denn die durch? Man hat verschiedene Massnahmen getroffen, um den Schleichverkehr der Autos zu verhindern. Natürlich galten alle Verbote auch für das Velo. Ich habe dann einen höheren Beamten des Tiefbauamtes darauf angesprochen und ihm gesagt, man habe einfach den Eindruck, dass das Velo vergessen wurde. Dieser sagte: «Nein, das Velo wurde nicht vergessen, man hat einfach nicht daran gedacht.» Wo jetzt der Unterschied liegt zwischen «Vergessen» und «Nicht-an-etwas-Denken» ist mir bis heute nicht ganz klar, aber so geht das eben noch oft mit den Velos: Man denkt nicht daran. Und das muss sich ändern. Insbesondere dafür ist das Veloförderprogramm wichtig, aber hier sieht man: Es ist auch noch nicht wirklich genug weit, da muss man eben fortsetzen. Deshalb ist es wichtig, dass man ein weiteres Veloförderprogramm hat, das eine grössere Wirkung entfalten kann. Denn das Velo ist für die Planung nicht immer ganz einfach. Wir haben eine Ordnung für den vielen Autoverkehr von den verschiedenen Strassen: Es gibt das Nationalstrassennetz, das Staatsstrassennetz und das Gemeindefnetz. Und jedes Netz funktioniert eigentlich für sich allein und es wird feingliederig an jedem von ihnen weiter gebaut. Aber Velowege gehen halt von einer Staatsstrasse auf eine Gemeindestrasse und wieder auf eine Staatsstrasse – hin und her – und nehmen andere Wege.

Dadurch gehen sie vergessen, werden ignoriert. Das führt dann schnell zu erheblichen Problemen. Einerseits ist es unsicher für die Velofahrenden, andererseits nerven sich Autofahrende. Das heisst, es muss vorwärtsgehen. Es ist aber, insbesondere da die Situation für die Velos im Kanton Zürich nach wie vor sehr unbefriedigend ist und weil es bei vielen solchen Geschichten ja keine grosse bauliche Sache wäre und es auch mehr um Koordination geht, ist es schon sehr stossend, wenn dann so ein Kredit, wie ein Veloförderprogramm 1, nur zu einem Viertel ausgeschöpft wird. Es geht nicht darum, dass es zu 80 oder 90 Prozent ausgeschöpft wurde, sondern nur zu einem Viertel. Wir finden, das müsse sich ändern. Wir finden zusammen mit der KEVU-Mehrheit, dass man in der Hälfte schauen sollte, ob man wirklich das geschafft hat, das man sich vorgenommen hatte, oder nicht. Und wenn man merkt, dass man nicht nachkommt, kann man es für Dritte öffnen. Dritte sind übrigens auch Gemeinden, liebe SVP, es muss nicht unbedingt an «Pro Velo» gehen. Es gibt mehr als genügend Möglichkeiten und Projekte, wo man dieses Geld einsetzen könnte. Deshalb hat sich auch eine KEVU-Mehrheit für diesen Antrag ausgesprochen. Aber es ist nicht so tragisch: Es gibt genug Vorhaben, und normalerweise möchte man von bürgerlicher Seite ja immer gern, dass man die Verwaltung anspornt, mehr Leistung zu geben. Wir sehen es als Ansporn ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen):* Wir beraten heute über ein noch relativ junges Themenfeld, das aber in den letzten Jahren zunehmend Fahrt aufgenommen hat und für die Zukunft der Mobilität gerade in Städten und Vororten eine gewichtige Rolle spielt und noch spielen wird. Es geht hier natürlich um den Veloverkehr und insbesondere auch um die Veloförderung. Die FDP ist klar der Meinung, das Thema wird bleiben. Heute beraten wir über den Bericht und die Abrechnung und die Genehmigung eines neuen Veloförderprogramms. Dieses geht damit in die zweite Runde. Wir haben in den Ausführungen des KEVU-Präsidenten Alex Gantner die Details bereits vernehmen dürfen. 2010 hat die Volkswirtschaftsdirektion ein erstes Veloförderprogramm gestartet, welches mit 20 Millionen Franken dotiert war. Es hat sich nun aber gezeigt, dass die Aufstartphase für die kantonale Veloförderung ein doch sehr komplexes und auch ambitioniertes Unterfangen darstellt. Aus diesem Grund ist es für die FDP absolut nachvollziehbar, dass nicht der ganze Kreditrahmen ausgeschöpft wurde. Und vor allem durften wir auch wieder einmal in den Beratungen in der KEVU zur Kenntnis nehmen, dass eben Investitionen für Infrastruktur

sowieso über separate Kreditanträge getätigt werden müssen. Insofern sind auch die von der SP-Sprecherin vorgetragene Beispiele eben nicht die richtigen.

Die Erfolge, so denken wir von der FDP, dürfen sich aber durchaus sehen lassen. Wir nehmen den Erfolg der Veloförderung Zürich mit Wohlwollen zur Kenntnis und verdanken die geleistete Arbeit all jener, die daran beteiligt waren. Auf dieser guten Grundlage kann nun mit dem zweiten Förderprogramm angesetzt werden. Wir werden dieses genehmigen, allerdings haben wir, wie bereits ebenfalls gehört, einen Minderheitsantrag eingebracht: Wir fordern, dass dem Kantonsrat nach Ablauf von fünf Jahren ein Zwischenbericht über den Stand der Umsetzung und nach Ablauf der Programmperiode ein Schlussbericht über die erzielten Wirkungen vorgelegt wird. Das ist analog zur Vorlage 4664, dem ersten Veloförderprogramm, dessen Bericht wir ja heute auch beraten. Aus unserer Sicht hat sich dieser Boxenstopp nach der Hälfte der Laufdauer des Programms mit einem Zwischenbericht sehr bewährt. Betrachtet man beispielsweise die zurzeit hängigen Vorstösse zum Thema Velo, dann sieht man, dass das Thema vor allem Linksgrün sehr beschäftigt. Aus unserer Sicht wäre ein Zwischenbericht eben da genau ein geeignetes Instrument, um dem Kantonsrat zur Kenntnis zu bringen, was mit den Rahmenkreditgeldern geschieht. Ein Zwischenbericht spiegelt den Stand der Umsetzung nach der Hälfte der Laufzeit und aufbauend darauf könnten etwaige Vorstösse noch zielgerichteter erfolgen und wären kein Schuss ins Blaue, wie so mancher Vorstoss es eben ist.

Mit unserem Antrag drücken wir aber auch aus, dass wir die Berichterstattung inhaltlich für gelungen halten, was sich sowohl auf den Abschluss wie auch auf den Zwischenbericht bezieht. Dieser Zwischenbericht hat bei uns etwas zu reden gegeben. Leider war er in der letzten Legislatur kein Thema, so wie es sich gebührt hätte. Es ist daher unsere Erwartung, dass die Volkswirtschaftsdirektion zusammen mit der Velofachstelle den Zwischenbericht auch wirklich in der KEVU vorstellen kann und dass die KEVU diesen zur Kenntnis nehmen und sich informieren lassen kann. Der Zwischenbericht der letzten Förderperiode, der sicherlich gewissenhaft verfasst worden ist, wurde leider durch die Nichtbeachtung in der KEVU zum Papiertiger. Das soll nicht nochmals geschehen.

Ebenfalls bereits erwähnt wurde ja, dass es einen Antrag der Grünen gibt. Wir lehnen diesen Antrag ab. Der Mitteleinsatz der Gelder ist eigentlich klar: Wenn ein Kredit einmal nicht ausgeschöpft wird, dann ist das für uns kein Problem. Die Gelder müssen zielgerichtet eingesetzt

werden, und wir sind der Meinung, dass die Volkswirtschaftsdirektion umsichtig genug agiert. Eine Bürokratie, um nun herauszufinden, wie die Mittel doch noch irgendwie eingesetzt werden können, quasi den Projekten hinterherjagen, das brauchen wir nun wirklich nicht. Wir genehmigen aber den Schlussbericht samt Kreditabrechnung und auch den neuen Rahmenkredit Veloförderprogramm und bitten um Unterstützung für unseren Minderheitsantrag. Besten Dank.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Das Spannendste nehme ich gleich vorweg: Wir werden auf die Vorlage eintreten und werden sie auch unterstützen. Dies gilt gleich für beide Vorlagen. Für die Grünliberalen ist das Velo wichtig. Wenn wir schauen, dass ein grosser Anteil der Autofahrten nur über kurze Strecken geht – fünf Kilometer und zehn Kilometer sind die meisten Fahrten –, dann sind wir da in einem Bereich, in dem die Fahrt genauso gut mit dem Velo gemacht werden könnte. Darum wäre es zielführend, wenn der Griff zum Veloschlüssel genauso selbstverständlich wird, wie es heutzutage der Griff zum Autoschlüssel ist, wenn man rasch was einkaufen geht, rasch beim Bäcker vorbeigeht oder in der Apotheke neue Medikamente abholt. Wenn wir dies erreichen, ist es gut für das Klima, gut für die Luftqualität, gut für den Lärm, für die Lärmbelastung der Bevölkerung, und auch sehr gut für die Infrastrukturen und die Unterhaltskosten, die bei den Infrastrukturen verursacht werden. Es ist also nur im allgemeinen Interesse, dass wir zu diesem Punkt kommen. Diesen Punkt können wir nur erreichen, wenn sowohl die Hardware wie auch die Software für die Veloförderung stimmen. Über die Hardware werden wir dann beim Budget oder bei andern Krediten oder konkreten Projekten diskutieren, hier beim Veloförderprogramm geht es um die Software.

Und hier sind wir Grünliberalen auch unzufrieden mit der Ausschöpfung des Rahmenkredits 1. Wir haben es gehört, es gehe nicht darum, das Geld auszugeben. Ja, wir sind einverstanden, es geht nicht darum, dass man möglichst viel Geld reinsteckt und ausgibt, sondern es geht darum, dass die Ziele erreicht werden. Die Ziele müssen im Zentrum stehen und die sollen erreicht werden, und dies möglichst günstig. Nach unserer Ansicht ist dies mit dem Rahmenkredit 1 nicht gelungen. Jetzt mit dem Vorschlag, dass eben auch andere Träger diese Möglichkeiten haben, zu den Zielen etwas beizutragen, glauben wir, dass wir diesem Anliegen näherkommen. Es geht also nicht darum, dass die Volkswirtschaftsdirektion oder die Fachstelle Velo das nicht mehr machen, sondern sie sollen das machen und primär sie sollen dies erledigen und sie

sollen dafür im Fahrersitz sitzen. Ist es aber nicht möglich, dass sie dieses Ziel erreichen, dann sind wir überzeugt, dass auch Private, Regionen, Planungsgruppen, die Standortförderung oder Gemeinden dies machen können sollen – zum Wohle des ganzen Kantons Zürich. Und diese Möglichkeit zu schaffen, erachten die Grünliberalen als sinnvoll. Daher werden wir, wie gesagt, auch den Mehrheitsantrag unterstützen, und ich bitte Sie, es im Sinne der Sache uns gleichzutun.

*Florian Meier (Grüne, Winterthur):* Wo kein Wille ist, da ist auch kein Veloweg.

Der Schlussbericht zum Veloförderprogramm 1 zeigt: Bei der Veloförderung hat der Regierungsrat das Ziel, den Veloanteil am Alltagsverkehr zu erhöhen, klar verfehlt. Diverse Massnahmen wurden nicht umgesetzt oder gar gestrichen. Das Bike&Ride-Konzept beispielsweise wurde zwar erarbeitet, doch danach war die Luft schon draussen. Die Umsetzung wurde mit dem Sparprogramm weggespart. Das gleiche Schicksal erlitt die Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement der Hochschulen, der Spitäler und der Verwaltung. Sie ist im Rahmen des Massnahmenplans Luftreinhaltung zwar geprüft, schlussendlich dann aber trotzdem nicht umgesetzt worden. Die Begründung, dass die Bildungs- und die Gesundheitsdirektion nicht mitgemacht hätten, lassen wir hier nicht gelten. Schliesslich gelten Kantonsrats- und Regierungsratsentscheide für alle Direktionen, nicht nur für die Volkswirtschaftsdirektion.

Weil ebendiese Massnahmen nicht umgesetzt wurden, ist der vom Kantonsrat genehmigte Rahmenkredit von 20 Millionen nur zu einem kümmerlichen Viertel ausgeschöpft worden. Was bleibt also übrig? Ein paar aufeinander abgestimmte Marketing- und Kommunikationsmassnahmen. Im Schlussbericht werden 4200 Besuche täglich und 5233 Likes auf Instagram aufgeführt. Der Instagram-Account der Veloförderung hat rund 1250 Follower, nicht gerade ein Erfolg, wenn man bedenkt, dass dem Instagram-Account von Critical Mass Zürich (*Veranstalter von Velo-Demonstrationen*) viermal so viele Instagram-Nutzer folgen. Letzterer unterhält nicht nur ein paar social-media-affine Velofahrer mit Geschichten, er bringt jeden Monat Tausende zum gemeinsamen Velofahren.

Ausser dem Velonetzplan wurden also nur weiche Massnahmen umgesetzt. Das Ziel, den Modalsplit zu ändern und den Velo-Anteil auf 9 Prozent zu erhöhen, ist indessen in weite Ferne gerückt. Die Verkehrsüberlastungen in den Zentren nehmen weiter zu. Mit weichgekochter Pseudoförderung wird sich am Modalsplit aber nie etwas ändern.

Jetzt werden wir heute nicht nur die Kreditabrechnung zum Förderprogramm 1 genehmigen, sondern auch den Kredit zum Förderprogramm 2. Das Ziel bleibt das gleiche: den Veloanteil am Modalsplit auf 9 Prozent zu erhöhen. Wie das zu erreichen ist, wussten schon die Verfasser des ersten Berichts zum Förderprogramm vor zehn Jahren: Wenn das Velo mehr benutzt werden soll, muss es mit anderen Verkehrsmitteln konkurrieren können, und zwar hinsichtlich Zeit, Sicherheit und Komfort. Dies erfordert Infrastruktur, die direkte und komfortable Fahrten mit dem Velo in einer attraktiven und sicheren Umgebung ermöglicht, welche auch als solche empfunden wird.

Jetzt steht also zweimal so viel Geld zu Verfügung, wie beim ersten Veloförderprogramm genutzt wurde. Die Mittel sind also da, jetzt braucht es den Willen der Volkswirtschaftsdirektion. In den Handlungsfeldern «Netzkonzeption und Qualität» orten wir viel Potenzial. Das Velonetz für den Alltagsverkehr muss ausgebaut und verbessert werden. Die 1200 Schwachstellen müssen behoben werden. Diese Herkulesaufgabe muss die Direktion jetzt anstossen.

Die Kommissionsmehrheit will verhindern, dass sich der Fehler vom Veloförderprogramm 1 wiederholt und am Ende nur ein kleiner Teil des Kredits ausgeschöpft wird. Deshalb soll im Zwischenbericht nach fünf Jahren erläutert werden, wie der Kredit bis zum Ablauf vollständig ausgeschöpft wird. Auch Projekte ausserhalb der Verwaltung im Sinn der Veloförderung sollen unterstützt werden können.

Die SVP will schon gar nicht auf die Vorlage eintreten. Sie hat in den letzten zehn Jahren nichts dazugelernt und macht weiterhin Verkehrspolitik von oben herab respektive aus dem Auto heraus. Wir wollen echte Veloförderung. Wir wollen, dass sich der Veloverkehr neben dem MIV und dem ÖV zu einem gleichberechtigten Pfeiler des Personenverkehrs entwickelt. Wir werden den Mehrheitsantrag unterstützen.

*Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich):* Besten Dank für den Schlussbericht zum Veloförderprogramm. Die Informationen darin sind sehr interessant. Viele Massnahmen konnten umgesetzt werden, andere aus verschiedenen Gründen nicht. Das Veloförderprogramm war bis 2020 befristet, somit kann der Kredit abgerechnet werden. Die Mitte-Fraktion nimmt vom Schlussbericht Kenntnis und genehmigt die Kreditabrechnung.

Selbstverständlich unterstützen wir den Rahmenkredit von 12 Millionen Franken für die Umsetzung des Veloförderprogramms 2. Das Velofahren soll weiterhin umfassend gefördert werden – «ich bi mit em Velo da». Den Antrag der Grünen werden wir nicht unterstützen. Dieses

Geld soll für qualitative Top-Projekte eingesetzt werden, das heisst für professionelle Projekte der Koordinationsstelle Veloverkehr im Amt für Verkehr. An Projekte von Drittpersonen müssten hohe Bedingungen gestellt werden, und diese müssten selbstverständlich zweckgebunden sein. Eine solche regelmässige Überprüfung wäre mit grossem administrativem Aufwand verbunden. Mit den Regionen und Interessenverbänden wird jedoch trotzdem eng zusammengearbeitet und interessante, gute Top-Projekte können unterstützt werden.

Wir unterstützen den Antrag auf einen Zwischenbericht. Es ist wertvoll, in einem Bericht zu erfahren, wie viel Geld noch vorhanden ist. Dadurch kann bestimmt werden, wo die Priorität gesetzt werden soll, um die Ziele zu erreichen und das Geld zweckgebunden zu verwenden. Die Mitte-Fraktion bewilligt den Rahmenkredit für das Veloförderprogramm – zu meinem Vergnügen.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Die Argumente, die für den vorliegenden Rahmenkredit für das Veloförderprogramm 2 sprechen, wurden nun alle genannt und wir können diesem fröhlich zustimmen. Auch die EVP wird dies tun, ohne dass ich die bestechenden Gründe dafür nochmals aufzähle. Einzig zum Mehrheitsantrag römisch II der Kommission möchte ich noch einige Anmerkungen machen. Denn wer diesen verstehen will, muss zuerst einen Blick auf die Abrechnung des Veloförderprogramms 1 werfen.

Mit grossen Augen kann da gelesen werden, dass nur rund ein Viertel der zur Verfügung gestellten Mittel ausgeschöpft wurde. Das erinnert ein wenig an das Gleichnis mit den anvertrauten Talenten. Für Interessierte: Sie finden diese Geschichte im Buch der Bücher wahlweise im Matthäus- oder im Lukas-Evangelium. Das kurze Fazit aus dieser weisen Erzählung: Wer ihm anvertrautes Kapital nach der vereinbarten Frist praktisch ungenutzt zurückgibt, hat nicht verstanden, dass er sich damit der Arbeitsverweigerung verdächtig macht und seiner Verantwortung gegenüber dem Auftrag nicht gerecht geworden ist.

Es kann schon sein, dass einige äussere Umstände die Kreditausschöpfung in der Vergangenheit erschwert haben. Nur darf einfach nicht passieren, dass man einer solchen Entwicklung tatenlos zuschaut. Zurück bleibt das schale Gefühl, dass die mit hehrer Motivation festgelegten Ziele am Schluss dann doch nicht die höchste Priorität hatten. Um die Volkswirtschaftsdirektorin beim neuen Kredit vor solchen Unterstellungen zu schützen, macht der Mehrheitsantrag darum Sinn.

Förderprojekte von Dritten unterstützen zu können, ist hingegen der noch wichtigere Grund, diesem Antrag zuzustimmen. Wenn Regionen,



Gemeinden oder auch Organisationen gute Vorhaben vorschlagen können, kann dies ja nur im Sinn der kantonalen Velo-Fachstelle sein. Die Standortförderung des Knonaueamts ist beispielsweise aktuell daran zu prüfen, wie der Veloverkehr in unserer Region sicherer gemacht werden kann. Es ist nicht ausgeschlossen, dass aus dieser Arbeit konkrete Vorschläge hervorgehen, welche den Kriterien der kantonalen Veloförderung entsprechen würden und unterstützungswürdig sein könnten. Die Kann-Formulierung im Antrag macht dabei klar, dass jede Art von Projektvorschlägen geprüft werden und dem Gesamtziel der Veloförderung im Kanton Zürich entsprechen soll. Die Hoheit der Entscheidung über die Sprechung von Fördermitteln liegt also immer noch beim Kanton respektive bei der Velo-Fachstelle, die aktuell übrigens mit einem hervorragend qualifizierten Leiter besetzt ist. So ist sichergestellt, dass kein einziger Franken verpulvert wird.

Die EVP will, dass anvertraute Mittel ihrer Bestimmung gerecht werden, und wird darum auf die Vorlage eintreten und sowohl dem Rahmenkredit als auch dem Mehrheitsantrag zustimmen. Den Minderheitsantrag der FDP betrachten wir als zu schmalbrüstig beziehungsweise als zu wenig wirksam und lehnen ihn darum ab. Den Schlussbericht und die Kreditabrechnung beim Geschäft 4664b werden wir mit Zähneknirschen genehmigen.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Was soll man zu einem Förderprogramm sagen, dass nur zu einem Viertel ausgeschöpft wurde? Wo bleibt denn die Förderung? Gerade mal rund 500'000 Franken pro Jahr wurden aus dem Programm verwendet, was angesichts der Grösse des Förderprogramms und auch der Grösse unseres Kantons echt nicht viel ist. Auch wenn man schaut, wofür das Geld verwendet wurde – überspitzt gesagt wurden damit ein bisschen Marketing, Datenerhebungen, Konzeptarbeiten erledigt. Aber sobald es wirklich konkret wurde, zum Beispiel, es wurde schon gesagt, beim Mobilitätsmanagement für wohlgemerkt kantonale Schulen, Gebäude und so weiter, dann scheitert es plötzlich. Und dann fragt man sich schon, woran es scheiterte, wenn eigentlich alles in der Verantwortung des Kantons liegt, ob es schlussendlich nicht auch am fehlenden Willen lag, diesen Förderkredit auszuschöpfen. Und es gäbe auch sonst noch genug andere Themen, wenn nicht bei den Gebäuden selber. Es gibt genug Baustellen auch bei Veloschnellrouten und es gäbe, wenn man bei der Koordination ein bisschen weiter, ein bisschen über die kantonalen Strassen, über das exakte kantonale Verantwortungsgebiet hinausschaut, genügend Baustellen. Daher lässt sich auch erklären, wie es zum Mehrheitsantrag im neuen

Veloförderprogramm kam, dass nämlich nach der Hälfte der Kreditlaufzeit eine Unterstützung von Projekten Dritter möglich sein sollte, gäbe es beim neuen Rahmenkredit wieder ähnliche Probleme. Nun denn, ob dies nun der richtige Weg ist, um die kantonalen Probleme beziehungsweise die kantonalen Umsetzungsprobleme beim eigenen Veloförderungsprogramm zu lösen, darf man sich auch fragen. Auch haben wir von der AL gewisse Fragen zur Umsetzung dieser Klausel. Inwiefern will man in der Hälfte des Förderprogramms bereits sagen, ob dieses nur zu 40 Prozent ausgeschöpft wird? An welchen Kriterien soll man dies festmachen? Die AL hat hier vor allem auch Fragen zur Umsetzbarkeit dieser Klausel. De facto denken wir, dass diese so wahrscheinlich nicht praktikabel ist.

Trotz allem mache ich hier gleich noch einen Salto rückwärts, denn wir werden diesen Mehrheitsantrag trotzdem unterstützen. Warum? Nun ja, der Antrag selbst schadet nicht und wir sehen genug Möglichkeiten, diese Mittel auch mittels Dritten einzusetzen, insbesondere auch, da Dritte hier explizit auch Gemeinden einschliesst. Und auch wenn von uns aus die Erwartung wäre, dass mit solch einem Rahmenkredit nicht nur kantonale Projekte, sondern durchaus auch kommunale Projekte umgesetzt werden könnten beziehungsweise gerade die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Kommunen essenziell wäre. Aber eigentlich versehe ich hiermit bereits die Änderung der Kommission mit zu viel Kritik, denn eigentlich gilt die Kritik hier hauptsächlich der Umsetzung des vergangenen Förderprogramms durch den Regierungsrat, der es ja nicht fertigbrachte, den Rahmenkredit nur annähernd auszunutzen. Wir hoffen, dass dies beim nächsten Veloförderprogramm eindeutig besser wird.

Da wir, wie ich bereits ausgeführt habe, dem Kommissionsantrag zustimmen, werden wir den Minderheitsantrag der FDP ablehnen, der für uns ohne diese Klausel übrigens ein bisschen quer in der Landschaft steht. Wir finden, dass man, sofern diese Klausel zur Verwendung von Geldern für Projekte Dritter nicht drin wäre, auch auf diesen Halbjahresbericht verzichten beziehungsweise sich hier an der jährlichen Berichtserstattung zur Veloförderung orientieren könnte. Den Antrag der SVP, die hier schlichtweg Arbeitsverweigerung machen wird, unterstützen wir selbstverständlich ebenfalls nicht.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos):* Ich fühle mich etwas herausgefordert vom lieben Kollegen von der Grün-kommunistischen Partei, der der SVP-Fraktion und mir als SVP-Mitglied – zumin-

dest fühle ich mich so angesprochen – vorwirft, wir hätten nichts dazugelernt in der kurzen Zeit, seit er in diesem Rate ist. Ich habe schon was dazugelernt, zumindest in dieser Amtszeit. Es wird vor allem gefordert hier. Es wird gefordert, es werden Bestellzettel beim Finanzdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*) eingereicht, aber geliefert wird relativ wenig. Und genauso geht es mit den Velofahrern und den Velofahrerinnen. Ich habe nichts gegen Veloförderprogramme, ich habe gar nichts gegen Velofahrer. Also da könnten viele viel gesünder werden, länger leben, gesünder leben, das Herz pumpt etwas besser und auch hier drin könnten die einen oder anderen mit etwas mehr Verve sprechen. Aber dann bitte doch nicht immer nur fordern, sondern die Rechnung auch bezahlen. Wieso bezahlen die Velofahrer und Velofahrerinnen bei uns nichts? Die bezahlen nichts. Es sind die einzigen Verkehrsteilnehmer, die bei uns nichts bezahlen; ja, die Fussgänger auch noch, aber die benutzen auch nicht die Verkehrsinfrastruktur und sind auch nicht verantwortlich für sehr viele Unfälle. Nein, das ist kein Blödsinn, es ist statistisch bewiesen, auch wenn da irgendeiner von den Grünen «Blödsinn!» ruft. Das ist überhaupt kein Blödsinn. Bezahlen Sie doch zuerst einmal Ihre Zeche, geschätzte Velofahrerinnen-und-Velofahrer-Vertreter, und dann können Sie weiter fordern. Sie bezahlen nichts, aber gar nichts. Sie verlangen nur. Hier wird nur verlangt in dieser Amtsperiode, und das geht so nicht. Und ein grosser Teil des Zürcher Volkes hat die Nase gestrichen voll von diesen Veloförderprogrammen und von diesen Velodemos in der Stadt Zürich, ohne Rechtsgleichheit. Alles wird gesperrt, alles wird für diese Leute getan. So geht es nicht. Und die Quittung kommt bei den nächsten Wahlen.

Lehnen sie dieses Programm ab und stimmen Sie mit mir Nein.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Zunächst vielen Dank für diese engagierte Debatte zu einem aus meiner Sicht sehr aktuellen Thema. Mit dem vorliegenden Schlussbericht und auch der Kreditabrechnung wäre das Veloförderprogramm 1 formell abgeschlossen. Das Programm hat 33 Massnahmen vorgesehen, davon hat die Koordinationsstelle Veloverkehr, die ja in diesem Zusammenhang eingerichtet wurde, 28 Massnahmen erfolgreich umgesetzt. Und ich glaube, man kann sagen, dass es uns in den vergangenen Jahren auch gelungen ist, eine hohe Akzeptanz für das Verkehrsmittel Velo und unsere Veloförderung, unsere Veloförder-Fachstelle zu schaffen. Aus meiner Sicht ist die grosse Leistung vor allem die Velonetzplanung. Es gibt keinen anderen Kanton und schon gar nicht einen so grossen Kanton – der grösste Kanton der Schweiz, der bevölkerungsreichste Kanton der Schweiz –, der über eine

umfassende Velonetzplanung verfügt. Und das hat meine Fachstelle ausgearbeitet. Und es ist deshalb kein Sparprogramm – dagegen wehre ich mich –, wenn nicht alle Mittel ausgeschöpft wurden. Ich bin sehr dankbar, Florian Meier, dass du gesagt hast, dass die Volkswirtschaftsdirektion hier «anstupft». Ich bin froh, dass du diesen Begriff gewählt hast, denn ausführen tut es nicht die Volkswirtschaftsdirektion, sondern die Baudirektion, die einen sehr motivierten Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) aus euren Reihen hat, der bei jedem Projekt, bei jeder Sanierung schaut, ob man nicht Massnahmen der Velonetzplanung umsetzen könnte. Also, wir haben vor allem eine Sensibilisierungskampagne gemacht, das ist so. Das war auch unser Auftrag, und ich denke, den hat die KoVe sehr, sehr motiviert erfüllt. Wir hatten tatsächlich – es ist richtig – 11 Millionen Franken zur Verfügung und es ist auch richtig, dass es bei weitem nicht ausgeschöpft wurde. Das macht mir auch keine Freude, aber ich habe das zur Kenntnis nehmen müssen. Warum? Weil es uns grundkonzeptionell schlicht nicht möglich war, die anderen Massnahmen umzusetzen. Schauen Sie, es wäre zum Beispiel vorgesehen gewesen, im Kaspar-Escher-Haus, am Walchtor (*Sitz der Kantonsverwaltung*), Veloabstellplätze zu erstellen und Duschen einzurichten und so fort. Und dass das teuer ist, muss ich Ihnen nicht sagen. Das war nicht möglich, und aus meiner Sicht macht es Sinn, wenn man die Verbesserungen für das Velo zusammen mit Neu- und Infrastrukturumbauten auch bei den Gebäuden selber umsetzt und nicht als teure isolierte Massnahme. Nun hat auch das Veloförderprogramm aus der Velonetzplanung klar gezeigt, dass wir 1200 Schwachstellen am kantonalen Netz haben, und auch das hat meine Fachstelle ausgearbeitet. Es ist deshalb richtig, dass es jetzt beim Veloförderprogramm 2 darum geht, auch diese 1200 Schwachstellen anzupacken. Unser Auftrag in der Volkswirtschaftsdirektion ist die Netzkonzeption, also die weitere, dauernd laufende, aktualisierte Netzkonzeption, die Qualität der Infrastruktur zu beobachten, auch den Wissenstransfer zu verbessern und natürlich die Kommunikation und die Erarbeitung der Datengrundlagen. Insgesamt beantragen wir Ihnen jetzt 12 Millionen Franken für die nächsten zehn Jahre.

Ich persönlich bin überzeugt, dass wir in dieser Konzeption, wie wir sie jetzt aufgestellt haben, die eingestellten Mittel auch ausschöpfen werden. Wir werden Ihnen, wenn Sie das wollen, selbstverständlich auch einen Zwischenbericht erstatten, und ich kann auch der SVP versichern, dass wir sehr genau hinschauen, wie die Gelder verwendet werden. Ich bin aber auch deshalb überzeugt, dass wir den Kredit ausschöpfen wer-

den, weil die Corona-Pandemie uns eines gezeigt hat: Sie hat, das wissen Sie alle, zu einem unglaublichen Aufschwung des Velos geführt. Auch deshalb bin ich überzeugt, dass wir, wenn man nur schon die Trends in der Mobilität anschaut, diese Mittel ausschöpfen werden. In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, den Rahmenkredit abzurechnen und den zweiten Rahmenkredit, wie von der Regierung beantragt, zu genehmigen. Vielen Dank.

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ulrich Pfister gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 124 : 46 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und auf die Vorlage 5671a einzutreten.**

*Eintreten auf die Vorlage 4664b*

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

*Detailberatung der Vorlage 5671a*

*Titel und Ingress*

*I.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Ratspräsident Benno Scherrer:* 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 5671a stimmen 119 Ratsmitglieder.** Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

*II.*

***Minderheitsantrag Ann Barbara Franzen, Alex Gantner:***

*II. Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat nach Ablauf von fünf Jahren einen Zwischenbericht über den Stand der Umsetzung und nach Ablauf der Programmperiode einen Schlussbericht über die erzielten Wirkungen zu unterbreiten.*

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ann Barbara Franzen gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

*III.–V.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 123 : 45 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5671a zuzustimmen.**

*Detailberatung der Vorlage 4664b*

*Titel und Ingress*

*I.–III.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 162 : 3 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 4664b zuzustimmen.**

Die Geschäfte 9 und 10 sind erledigt.

## **11. Umsetzung des Postulats 340/2011: Verbesserung der Sicherheit und Reduktion der Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz**

Motion Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Jonas Erni (SP, Wädenswil), Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Farid Zeroual (Die Mitte, Adliswil) vom 20. Januar 2020

KR-Nr. 9/2020, RRB-Nr. 301/25. März 2021 (Stellungnahme)

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 25. März 2020 bekannt gegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen)*: Es gibt im Kanton Zürich diverse Abschnitte auf dem Kantonsstrassennetz, wo Tempo 50 nicht als angepasste Geschwindigkeit bezeichnet werden kann. Die Querung der Strasse ist unsicher, Schulwegsicherung steht schon seit Jahren auf der Traktandenliste vieler Gemeinden, meist ist die Querung der Kantonsstrasse das Kernelement. Auch der Veloverkehr ist bei Tempo 50 in den schmalen Strassenräumen ein Thema und der Kanton führt im GIS (*Geografisches Informationssystem*) diese Abschnitte als Schwachstellen. Mit Tempo 30 können diese Abschnitte sicherer gemacht werden. Auch für den motorisierten Verkehr ist der Verkehrsablauf mit Einbiegen und Abbiegen ein Problem. Der dorfinterne Verkehr ist somit stark beeinträchtigt. Die Strassen sind durch den Durchgangsverkehr dominiert und weisen eine hohe Trennwirkung auf. Es gibt zudem diverse Abschnitte, bei denen die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung nicht eingehalten werden.

Nun zur Geschichte dieses Vorstosses: 2011, also vor zehn Jahren, haben Kantonsrat Hans Läubli (*Altkantonsrat*) und Mitunterzeichnende in einem Postulat gefordert, dass das Kantonsstrassennetz untersucht werde, und zwar bezüglich Erhöhung der Sicherheit und Reduktion der Luft- und Lärmbelastung durch Einführung von Tempo 30. Das Postulat wurde 2012 überwiesen. Der Regierungsrat hat daraufhin sein Strassennetz untersucht und in einem 35-seitigen Bericht 20 Streckenabschnitte herausdestilliert, wo Tempo 30 aus Sicherheitsgründen sinnvoll und nötig ist. Dieser Bericht mit den entsprechenden Empfehlungen wurde 2015 publiziert. Die zur Umsignalisierung vorgesehenen Abschnitte sind Kernbereiche der Ortsdurchfahrten in Adliswil, Affoltern, Birmensdorf, Illnau, Opfikon, Rüti, Wädenswil, Wetzikon, um nur einige zu nennen. Dieser Bericht war bis vor einem Jahr auf der Webseite des Kantons noch greifbar. Heute ist er verschwunden. Greifbar ist nur noch der RRB (*Regierungsratsbeschluss*), also die Kurzfassung. Ich bitte also diesen Bericht wieder zugänglich zu machen.

Im Bericht wird aufgezeigt, dass ein Grossteil der Strecken ohne weitere bauliche Massnahmen umsinalisiert werden könnte. Doch seither ist nichts geschehen. Der Kanton stellt also selber fest, dass an verschiedenen Orten aus Sicherheitsgründen Tempo 30 signalisiert werden sollte, doch er macht es nicht. Da nimmt der Regierungsrat seine Verantwortung nicht wahr und handelt damit fahrlässig.

Mit dieser Motion wollen wir Druck machen, damit der Kanton sich bewegt und mindestens diejenigen Abschnitte, also diese 20 Abschnitte, bei denen er selber schon erkannt hat, dass die Sicherheit mit Tempo 30 erhöht werden könnte. Da soll er endlich vorwärtskommen.

Seit der Einreichung dieses Vorstosses – das ist im Januar 2020 geschehen – sind wieder anderthalb Jahre verstrichen, in denen er hätte handeln können, und wiederum ist nichts geschehen. In seiner Stellungnahme zu unserer Motion schreibt der Regierungsrat: «Temporeduktionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zur Verminderung der Umweltbelastung werden bereits heute laufend geprüft und umgesetzt.» Seit Überweisung des Postulats Läubli, also seit zehn Jahren, wurden genau ein Streckenabschnitt in Kollbrunn mit Tempo 30 und ein Abschnitt in Ossingen mit Tempo 40 signalisiert. Alle anderen Umsignalisierungen, die der Kanton auflistet, stammen aus früheren Jahren. Seit 2015 hat der Kanton Zürich keine einzige Umsignalisierung mehr vorgenommen. Bei all diesen 20 Streckenabschnitten sind die gesetzlichen Anforderungen gemäss Artikel 108 der eidgenössischen Signalisationsverordnung erfüllt und es ist nicht einzusehen, warum die Verbesserung der Sicherheit nicht Priorität hat und die Umsignalisierung nicht endlich an die Hand genommen wird.

Interessant ist auch die Argumentation in diesem Bericht zum Postulat Läubli. Der Regierungsrat schwurbelt, wie kompliziert eine Signalisierung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit sei. Es brauche ein mehrstufiges Verfahren, bei dem Notwendigkeit, Zweckmässigkeit, Ausbaugrad der Strasse, ortsspezifische Rahmenbedingungen, Verkehrsablauf und die Anzahl der potenziellen Nutzenden gegeneinander abgewogen werden müssen. Zudem müsste das Projekt zwischen dem Tiefbauamt, dem Amt für Verkehr – oder neu: Amt für Mobilität – und der Polizei koordiniert werden. Ach, das ist so kompliziert! Die ehrliche Antwort des Regierungsrates wäre gewesen: Wir wollen Tempo 30 nicht.

Paris hat letzte Woche flächendeckend Tempo 30 eingeführt, einfach so. Dort haben sie das einfach so kommuniziert. Es braucht also nur den Willen, und dann gibt es auch einen Weg.

Zurück zum Kanton Zürich: Das Postulat fordert ja sehr wenig. Es geht in erster Linie um diese 20 Strecken. Das sind Strecken von im Durchschnitt 270 Metern Länge – konkret zwischen 200 und 500 Metern –, also kann nicht mit Unverhältnismässigkeit oder nicht kompensierbarer ÖV-Verzögerung argumentiert werden. Es geht vor allem um sichere Querungen. Bei all diesen Streckenabschnitten liegt auch die Lärmbelastung über dem definierten Grenzwert. Mit tieferen Geschwindigkeiten könnten also nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch die Lärmimmissionen reduziert werden. Es sprechen also mehrere Gründe für eine rasche Umsetzung. Es ist fraglich, ob es im ganzen Kanton wirklich nur 20 Streckenabschnitte gibt, bei welchen durch Tempo 30 eine deutliche Erhöhung der Sicherheit erreicht werden



könne. Seit der Erarbeitung der Grundlagen – das ist ja eben auch schon wieder sechs Jahre her – sind sicherlich weitere Streckenabschnitte dazugekommen, welche hinsichtlich Anforderungen für die Signalisierung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit infrage kämen. Die Motion verlangt denn auch, dass die Liste entsprechend aktualisiert wird. Mehr Sicherheit, weniger Lärm und flüssigerer Verkehr dank Tempo 30 –, ich bitte Sie, die Motion zu unterstützen.

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* Meine Interessenbindung ist immer noch gleich: Wir von der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei sind im Zusammenhang mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten von Beginn an mit im Boot. Unsere Sicht ist grundsätzlich auf den Sicherheitsaspekt der jeweiligen Projekte fokussiert. Im Zusammenhang mit dem Postulat Alder (*KR-Nr. 144/2018 von Ronald Alder*), Gestaltung von Kantonsstrassen in Dorf- und Stadtzentren, wurde vieles schon erwähnt. Eigentlich gibt es auch zur Antwort des Regierungsrates nicht mehr viel hinzuzufügen. Geschwindigkeitsreduktionen, Lärmschutz und Sicherheit sind in unserem Rat ein Dauerthema. Leider wird hier verkannt, was in den letzten Jahren diesbezüglich alles unternommen worden ist. Wie im Bericht der Regierung dargelegt, ist es nicht damit getan, die Geschwindigkeit tiefer zu signalisieren. Gemäss Bundesrecht gilt innerorts Tempo 50, abweichende Geschwindigkeiten sind nur in speziellen Fällen und aufgrund eines Gutachtens möglich. Dieses Gutachten muss die Sicherheitsdefizite et cetera beschreiben und geeignete Massnahmen aufzeigen. Es kann nicht einfach umsignalisiert werden, dieses Verfahren braucht Zeit. In der Antwort zum Postulat 240/2011 wurden verschiedene Abschnitte von Kantonsstrassen aufgeführt, bei denen es allenfalls möglich wäre, eine reduzierte Geschwindigkeit umzusetzen. Wie in der Antwort des Regierungsrates ausgeführt, kann nicht einfach eine Strecke umsignalisiert werden, sondern es ist eine Gesamtbetrachtung der betroffenen Strecke und des Umfeldes notwendig. In diesem Zusammenhang wird bei jedem Betriebs- und Gestaltungskonzept bei der Sanierung von Kantonsstrassen zwingend ein Tempo-30-Gutachten erstellt. Diese Information können Sie der Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage 325/2019 von Hans-Peter Amrein entnehmen. In diesem Zusammenhang werden auch die in der Postulatsantwort 340/2011 aufgelisteten Strecken anlässlich der Sanierung untersucht. Die Antwort war nicht so verfasst, dass diese Strecken unbesehen mit reduzierten Tempo signalisiert werden, sondern es sind potenziell mögliche Strecken, ohne aber einem entsprechenden abschliessenden Gutachten vorzugreifen.

Das Erscheinungsbild der Strasse hat einen grossen Einfluss auf die gefahrene Geschwindigkeit, unabhängig von der signalisierten Geschwindigkeit. Reduzierte Geschwindigkeiten haben Einfluss auf die Reisezeit; dies nicht nur für den MIV, sondern ebenso für den ÖV. Sie können argumentieren, dass der Verlust von vielleicht 30 oder 45 Sekunden durch die reduzierte Geschwindigkeit verkraftbar sei. Möglicherweise ist es für den ÖV in der Ortschaft A verkraftbar. Wenn aber auf der ganzen Strecke Ortschaften A, B, C und vielleicht sogar D mit reduzierter Geschwindigkeit befahren werden müssen, können Anschlüsse der Zubringerlinien zur S-Bahn nicht mehr eingehalten werden. Die Transportkette wird unterbrochen und der ÖV wird unattraktiv. Dieser Aspekt wurde in dem kürzlich durch die Städte Zürich und Winterthur vorgebrachten Ziel, Tempo 30 flächendeckend einzuführen, als ÖV-Killer enttarnt. So war auch im letzten Strategiebericht des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) klar definiert, dass auf Tempo 30 auf Strecken des ÖV verzichtet werden soll.

Seit der Antwort auf das Postulat 340/2011 sind einige Jahre ins Land gegangen und vieles hat sich geändert. Wie der Regierungsrat in seiner Antwort auf die Anfrage von Hans-Peter Amrein schon erwähnt, werden heute für sämtliche Strassenbauprojekte ein Geschwindigkeits- und ein Lärmgutachten erstellt. Die im Postulat 340/2011 aufgeführten Strassen, welche allenfalls mit einer reduzierten Geschwindigkeit ausgebaut und signalisiert werden könnten, sind längst überholt. Verschiedenste Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Kantonsstrassen, welche in der Postulatsantwort noch gar nicht in Erscheinung getreten sind, sind in Arbeit und werden allenfalls mit einer reduzierten Geschwindigkeit umgesetzt. Paris mit Tempo 30 flächendeckend ist wahrscheinlich kein gutes Beispiel, das ist zentralistisch und wird einfach verfügt. Bei uns gelten andere rechtliche Grundlagen. Ein separates Kässeli für eine Umsetzung des Postulates 340/2011 ist nicht nur überflüssig, es ist unsinnig. Diese Umsetzung kann nicht losgelöst von übrigen Strassenbauprojekten umgesetzt werden, und hier werden auch die Velofahrer miteinbezogen. Wir lehnen die Motion ab.

*Jonas Erni (SP, Wädenswil):* Was Paris kann, können wir auch im Kanton Zürich. Wie bereits erwähnt, wurde in den letzten Wochen weltweit über die beinahe flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Paris berichtet. Und es funktioniert. Machen wir deshalb Nägel mit Köpfen und forcieren endlich Geschwindigkeitsreduktionen an den Abschnitten, wo dies sogar der Kanton als sinnvoll und machbar erachtet. Hohe Lärmwertgrenzüberschreitungen auf Kantonsstrassen sind leider keine

Seltenheit. Nach dem Grundsatz, dass Lärm prioritär an der Quelle bekämpft werden sollte, ist die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf einer Strasse eine naheliegende und effektive Lärmschutzmassnahme. Vor allem in den Städten wächst der Konsens, dass der öffentliche Raum nicht nur einer einzelnen Nutzungskategorie zugesprochen werden kann, sondern allen Nutzern, insbesondere auch den nichtmotorisierten, gleichermassen zur Verfügung stehen muss. Dies ist bei tieferen Fahrgeschwindigkeiten mit geringerer Lärmbelastung viel besser möglich. Tempo 30 hat somit auch im Zuge der raumordnungspolitisch gewünschten Verdichtung nach innen eine wichtige Funktion in der Lärmbekämpfung. Gemäss der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung kann durch eine Temporeduktion eine Lärminderung von mehreren Dezibel erreicht werden, was gesundheitspolitisch äusserst relevant ist, da Verkehrslärm den Schlaf stark stört und je nach Dauer und akustischen Eigenschaften des Lärms das Verhalten und Wohlbefinden während der nachfolgenden Wachphase beeinträchtigen kann. Zudem ist es erwiesen, dass eine Temporeduktion von 50 auf 30 Kilometer pro Stunde auch positive Synergieeffekte betreffend Sicherheit, aber vor allem auch Aufenthalts- und Raumqualität hat. Dies alles wurde übrigens auch vom Amt für Verkehr in der Medienmitteilung vom Juli 2020 bestätigt. Zudem wurde im vorliegenden directionsübergreifenden Bericht, der auch von Thomas Schweizer erwähnt wurde, eine Liste mit 20 Kantonsstrassenabschnitten publiziert, auf welchen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Verbesserung des Verkehrsablaufs die gesetzliche Anforderung für Geschwindigkeitsreduktionen jetzt schon erfüllt sind und somit sofort umgesetzt werden könnten. Bei all diesen Streckenabschnitten liegt die Lärmbelastung über dem definierten Grenzwert. Doch nach wie vor passiert an den meisten Orten nichts, und die erwähnten Strassen in den Gemeinden Adliswil, Affoltern, Bassersdorf, Birmensdorf, Elgg, Embrach, Illnau-Effretikon, Kollbrunn, Marschwanden, Niederglatt, Opfikon-Glattbrugg, Ossingen, Rickenbach, Rüti, Turbenthal, Wädenswil und Wetzikon. Das heisst, der Kanton nimmt auf den Kantonsstrassen in den erwähnten Gemeinden weiterhin eine übermässige Lärmbelastung der Bevölkerung sowie eine Gefährdung der Verkehrssicherheit in Kauf. Das ist inakzeptabel, gesundheitsschädigend, gefährlich und sogar illegal. Denn die Eigentümer einer lärmgrenzwertüberschreitenden Anlage sind gemäss gesetzlichen Bundesvorgaben dazu verpflichtet, diese an der Quelle, sprich mittels Geschwindigkeitsreduktionen, zu sanieren.

Wie bei den Seeuferwegen praktiziert die Regierung hier eine inakzeptable Verweigerungshaltung und missachtet den Volkswillen und übergeordnete gesetzliche Vorgaben. Lassen Sie mich anhand des Beispiels von Wädenswil die Problematik erläutern: Der Stadtrat wünschte vor einigen Jahren Tempo 30 auf der Kantonsstrasse im Zentrum von Wädenswil. Der Kanton wollte ein strassenorientiertes Projekt durchdrücken, ohne die Anliegen der Stadt bezüglich Fussgängersicherheit und Geschwindigkeitsreduktion zu berücksichtigen. Aufgrund der ausbleibenden Einigung sanierte der Kanton die Strasse ohne die gewünschten sicherheitsrelevanten Änderungen. Nun bezeichnet die gleiche Regierung die Strecke als Tempo-30-geeignet, nur um einen Satz später die Realisierung von Geschwindigkeitsreduktionen an andere Sanierungsarbeiten, wie Werksleitungsinstandsetzungen und weitere zu knüpfen. Das bedeutet, dass die Regierung nur wenige Jahre nach Ablehnung des städtischen Anliegens dieses nun als grundsätzlich realisierbar einschätzt und trotzdem nicht realisieren möchte aufgrund der bereits erfolgten Grobsanierung.

Mit dieser Motion soll das Problem nun endlich angegangen werden, damit unsere Bevölkerung in Zukunft vor gesundheitsschädigendem Lärm besser geschützt wird und unser Kanton endlich eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik praktiziert, statt wie bisher vor der Auto- und Öl-Lobby kapituliert.

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon):* Wir brauchen mehr Tempo bei der Gestaltung menschenverträglicher Strassen und weniger Tempo auf den Strassen innerorts. Die vorliegende Motion will genau das. Wie ist die Situation heute? Es geht im Kanton Zürich überhaupt nicht vorwärts mit Tempo 30 oder im Einzelfall vielleicht auch Tempo 40. Es kommt mir so vor, als gäbe es im Kanton zwei Zeitalter: Das eine Zeitalter ist dasjenige des Volkes, das heute an sehr vielen Stellen eine Temporeduktion auf den Strassen, auch Kantonsstrassen, verlangt. Auf der anderen Seite ist das Zeitalter der kantonalen Politik, die sich aus ideologischen Gründen nicht bewegen will. Hier braucht es dringend einen Impuls und der geforderte Rahmenkredit ist genau dazu da, einen solchen Impuls zu bringen. Eine Überweisung der Motion ist damit eine Willensäusserung, dass die Strassenraumgestaltung innerorts sich nicht immer nur dem Autoverkehr unterordnen muss. Das beste Argument, dass es einen Impuls braucht, liefert die Regierung. Die Übersicht über die 20 Strassenabschnitte, die der Regierungsrat gegen die Motion ins Feld führt, ist nämlich effektiv ein sehr gutes Argument für deren Überweisung. Auf lediglich drei Strassenabschnitten ist Tempo 30 oder 40

umgesetzt. Hingegen gibt es bei 13 Abschnitten kein entsprechendes Projekt beziehungsweise ist Tempo 30 nicht vorgesehen, obwohl diese Strassenabschnitte ja für Tempo 30 geeignet sind. Da müssen wir jetzt schlicht eine Bestellung aufgeben und mehr Tempo 30 und damit mehr Lebensqualität in unseren Städten und Dörfern verlangen. Und dabei geht es nicht nur um die bekannten 20 Strassenabschnitte. Es geht auch darum, die Möglichkeiten für Temporeduktionen ganz grundsätzlich im Siedlungsgebiet zu verbessern. Wir danken Ihnen für die Überweisung der Motion.

*Farid Zeroual (Die Mitte, Adliswil):* Einleitend gebe ich Ihnen meine Interessenbindung bekannt: Als Stadtpräsident von Adliswil bin ich gewähltes Behördenmitglied einer der Gemeinden, welche in der Antwort auf das Postulat 340/2011 aufgeführt sind. Der betroffene Strassenabschnitt in Adliswil liesse sich ohne bauliche Massnahmen verändern. So gesehen hat die Überweisung keinen finanziellen Einfluss auf den Kanton Zürich oder meine Gemeinde.

Gerne gehe ich hier auf einen formalen Aspekt des ursprünglichen Postulates aus dem Jahr 2011 und der aktuellen Motion ein: Ich muss Ihnen sagen, dass ich die Antwort des Regierungsrates auf die Motion mit Erstaunen zur Kenntnis genommen habe. Es wird begründet, dass die Finanzierung einzelner Vorhaben und Abklärungen mittels eines Rahmenkredits nicht zweckmässig sei. Dies steht im Widerspruch zu den Ausführungen in der Antwort auf das Postulat, welche Sicherheits-, Volkswirtschafts- und Baudirektion in ihrem Bericht vom 3. Dezember 2015 verfasst haben. Dort wird nämlich in Kapitel 8.2 Weiterer Planungsprozess für die potenziellen Strecken Folgendes ausgeführt, ich zitiere: «Abschliessend ist festzuhalten, dass aufwendige Abklärungen» – in Klammern: «Gutachten, Messungen et cetera» –, «Verkehrsanordnungen sowie bauliche Massnahmen stets nur unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit entsprechender finanzieller Mittel vorgenommen können.» Ja, was gilt denn nun? Es gibt oder es gab Vorbehalte bezüglich der Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln? Aber ein Rahmenkredit, welcher die Möglichkeit bietet, Abklärungen ohne ein konkretes Projekt zu finanzieren, soll dann nicht zweckmässig sein? Mit dieser Motion sollen und können die im Jahr 2015 gemachten Vorbehalte ausgeräumt werden. Denn gerade während der Pandemie hat sich gezeigt, wie gut gestaltete Ortszentren als Begegnungszonen mit hoher Aufenthaltsqualität sind. Gerade für das Gewerbe und die Gastronomie sind gut besuchte Zentren mit hohen Frequenzen überlebenswichtig. Denn gegen die Öffnungszeiten der Online-Händler und deren Verfügbarkeit

während des Lockdowns haben Händler vor Ort nur mit einem persönlichen Angebot in einer attraktiven Umgebung Chancen. Deshalb ist es wichtig, dass die Ortszentren neben ihrer Funktion als Verkehrswege auch so gestaltet sind, dass sie als Handelsplätze und Begegnungsorte zum Verweilen einladen. Dies leistet einerseits einen Beitrag zur Erhöhung der Standortqualität in den Gemeinden und bildet einen Beitrag zur Stützung und Entwicklung des lokalen Gewerbes und der lokalen Gastronomie.

Die Mitte-Fraktion unterstützt die Überweisung der Motion und zählt darauf, dass so ein Beitrag zur Standortqualität in den Gemeinden geleistet wird.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Diese Motion hat einen sympathischen Titel, weil ja wohl niemand etwas gegen mehr Sicherheit und weniger Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz haben kann. Dass Temporeduktionen nachweislich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Verminderung der Umweltschäden, zur Reduktion der Lärmbelastung und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität führen können, ist inzwischen breit anerkannt. Vor diesem Hintergrund sind Gemeinden, welche in ihren Zentren in den genannten Bereichen Verbesserungen anstreben, auf die Unterstützung des Kantons mindestens in dem Sinne angewiesen, dass dieser solchen Vorhaben keine Steine in den Weg legt.

Gerade das ist aber nicht immer gegeben, weil mit dem Amt für Mobilität, dem Tiefbauamt und der Kantonspolizei gleich drei gewichtige Instanzen über Sein oder Nichtsein bestimmen können. Somit sind wir bereits beim ersten, die anfängliche Sympathie zu diesem Vorstoss trübenden Aspekt. Es muss nämlich gefragt werden, ob mit der Sprechung eines Kredits die Abläufe betreffend Bewilligung durch den Kanton wirklich verbessert werden. Die bestehenden gesetzlichen Grundlagen bezüglich Zuständigkeiten lassen sich ja nicht mit der Gewährung von finanziellen Mitteln verändern.

Dass Temporeduktionen Auswirkungen auf den ÖV haben können, ist der zweite kritische Aspekt. Als Vorstandsmitglied der Interessengemeinschaft des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich möchte ich betonen, dass gerade in den aktuellen Diskussionen um flächendeckende 30er-Zonen die Leistungen des ÖV entsprechend berücksichtigt werden müssen. Die Aufrechterhaltung von dessen Attraktivität muss ebenso in die Waagschale geworfen werden wie die Vermeidung von unerwünschtem Ausweichverkehr in die Quartiere.

In der Abwägung der Vor- und Nachteile dieser Motion ist entscheidend, dass, erstens, die Anliegen der Gemeinden in diesem Prozess ein höheres Gewicht erhalten und, zweitens, die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs nicht willkürlich beschnitten wird. Wenn der geforderte Rahmenkredit so verstanden wird, dass mit fundierten Analysen und Gutachten praktikable Lösungen ausgearbeitet werden, kann ihm zugestimmt werden.

Als EVP-Fraktion widerspiegeln wir in unserer Beurteilung dieser Motion die Meinungsvielfalt der Bevölkerung und werden deshalb differenziert abstimmen (*Heiterkeit*).

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Wenn ich hier die Argumente, die für eine Ablehnung sprechen beziehungsweise die Kritik höre, höre ich vor allem Ausreden, Ausreden, warum man jetzt kein Tempo 30 signalisieren soll; insbesondere, wenn ich dann auch die Liste der Strassen anschau und wie einfach diese Massnahmen eigentlich umzusetzen wären. Vielfach steht dort, ja, Tempo 30 wäre problemlos möglich, aber ein Projekt sei nicht geplant. Und genau hier kann diese Motion dem Regierungsrat auch ein wenig auf die Sprünge helfen. Denn was bedeutet Tempo 30? Tempo 30 bedeutet bei diesen Strassen auch Lebensqualität. Mir ist schon klar, dass die Autofahrerlobby wieder ein bisschen herumspukt und sich daran stört, in ähnlicher Weise wie auch bei den Velo-Demos: «Jetzt werden wir noch behindert, weil wir jetzt gerade nicht mit 50, sondern nur mit 30 fahren können.» Aber Sie müssen sehen: Sie fahren vielleicht dann mit 50 durch das Dorf oder durch das Zentrum, aber für die Anwohner und diejenigen, die dort wirklich leben, bedeutet Tempo 30 auch, dass dort mehr Lebensqualität entsteht. Dann ist die Strasse insbesondere auch in den Zentren für alle da. Genau aus diesem Grund brauchen wir mehr Tempo 30 in den Zentren und genau darum unterstützen wir diese Motion und werden sie entsprechend überweisen. Besten Dank.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos):* Ich lese Ihnen eins zu eins aus dem Internet vor, denn es gibt keine weiteren Weisheiten, besonders nicht diejenigen, die wir vorher von diesen Veloidealisten und Strassenverkehrsbekämpfern gehört haben. Ich zitiere: Tempo 30 senkt die Kapazität der entsprechenden Strasse – logisch –, das Staurisiko steigt. Ist auch logisch. Es kommt zu Stosszeiten vermehrt zu Konvoi- und Kolonnenbildungen. Ist auch logisch. Und wenn es zu mehr Kolonnenbildungen kommt, kommt es auch zu mehr Abgasen und länger zu Abgasen. Und was wir hier drin bis jetzt von der vereinigten

Linken gehört haben, mit der Unterstützung der CVP (*gemeint ist Die Mitte*) – ich gratuliere der EVP für das hervorragende Votum von Herrn Sommer, da hat sich einer etwas überlegt –, da kann ich nur sagen: Das ist eines Rates nicht würdig. Das ist eines Rates nicht würdig, denn es stimmt nicht, was hier erzählt wurde. Und wenn Sie immer noch glauben, dass es stimmt, dann lade ich Sie sehr, sehr gerne zu mir nach Hause ein. Ich habe noch eine Box mit ein paar alten Autos meines Sohnes, dann können wir etwas mit den Autos spielen und Planspielchen machen. Dann werden Sie vielleicht auch noch mitbekommen, dass es eben nicht stimmt, was hier für ein Blödsinn erzählt wurde. Sie wollen Tempo 30, weil Sie das Gefühl haben, dass Sie damit politische Vorteile für sich schaffen können, das ist alles. Aber unsere wohlstandsverwahrloste Gesellschaft wird deshalb nicht besser. Nein, es geht etwas schneller an den Abyss und das haben Sie ja scheinbar vor.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Temporeduktionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zur Verminderung der Umweltbelastung werden bereits heute laufend geprüft und auch umgesetzt, und das gestützt auf die geltende aktuelle Rechtsprechung. Das ist allen beteiligten Direktionen bekannt, es geht um das kantonale Tiefbauamt, es geht um die Kantonspolizei, die Kapo, und um das Amt für Mobilität, sie alle sind zuständig im Zusammenhang mit Temporeduktionen. Sie haben, wie Sie, die Motionäre, das auch gewünscht haben, eine Liste erhalten. Sie ist auf dem aktuellen Stand und zeigt auch die Gründe des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit auf, die für oder allenfalls auch gegen eine Temporeduktion von generell Tempo 50 sprechen. Zu einigen Abschnitten liegt bereits ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für eine siedlungsverträgliche Gestaltung des Strassenraums vor oder es wird zurzeit in der Baudirektion bearbeitet. Weitere Abschnitte befinden sich in der fortgeschrittenen Projektierung, ebenfalls in der Baudirektion. Und es ist nun mal so: Die Reduktion von Tempo ganz generell ist halt, auch wenn es einem nicht gefällt, eine komplexe Angelegenheit. Es geht um das Tempo, es geht um das persönliche Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. Es geht um Sicherheit, es geht um Lärmvorbelastung, es geht ums Erscheinungsbild und es geht um das Geschwindigkeitsverhalten der Fahrzeuglenkenden, um nur einige, nicht abschliessende Punkte zu nennen.

Grundsätzlich, Kantonsrat Ulrich Pfister hat es gesagt, gilt generell innerorts Tempo 50. Um ein tieferes Tempo zu erreichen, braucht es unter Umständen und allermeistens bauliche Massnahmen. Und diese sind dann zu prüfen. Die Umsetzung von solchen baulichen Massnahmen ist



aber aus Sicht der Regierung ganz klar nur dann zweckmässig und sinnvoll, wenn sie mit anderen Vorhaben koordiniert werden, zum Beispiel mit Sanierungsarbeiten, mit dem Ersatz von Werkleitungen, mit neuen Verkehrsführungen, sei es für die Fussgängerinnen und Fussgänger oder sei es auch für das Velo. Und dann sei auch noch der öffentliche Verkehr erwähnt. Von den Motionären habe ich kein einziges Wort zum öffentlichen Verkehr gehört, und da staune ich schon ein bisschen. Gerade beim öffentlichen Verkehr ist die Beförderungsgeschwindigkeit matchentscheidend, damit wir die Attraktivität – wir haben eine hervorragende Attraktivität im öffentlichen Verkehr – beibehalten können. Da können Sie hier noch lange von Paris schwärmen und dabei verschweigen, dass Paris ein umfassendes U-Bahn-System hat und den ganzen Verkehr, vor allem den schnellen Verkehr, im Untergrund abwickelt. Der Kanton Zürich hat bekanntlich ein U-Bahn-System vor vielen Jahrzehnten abgelehnt.

Nun verlangen Sie einen Rahmenkredit für die Finanzierung dieser Vorhaben und glauben, dass Sie mit mehr Geld dann auch mehr Schub geben können. Ich muss Ihnen einfach sagen: Das ist nicht zweckmässig. Wir haben bestehende Instrumente. Wir haben einen Strassenfonds, der dafür ausgerüstet ist, wir haben ein Strassenbauprogramm. Die Instrumente sind da, es braucht hier weder mehr Instrumente noch mehr Geld. Ich sage es hier deutsch und deutlich: Es ist auch – seien Sie doch ehrlich – unseriös. Sie geben der Volkswirtschaftsdirektion einen Auftrag, von dem Sie jetzt schon wissen, dass wir ihn, so wie Sie sich das vorstellen, nicht erfüllen können; ich erwähne nur zum Beispiel die Verschlechterung des öffentlichen Verkehrs. Aber vielleicht ist das halt eine gute Grundlage, um sich dann später wieder empören zu können, die Volkswirtschaftsdirektion hätte keine gute Arbeit geleistet. In diesem Sinne beantrage ich Ihnen namens der Regierung die Ablehnung der Motion. Besten Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 75 Stimmen (bei 1 Enthaltung), die Motion KR-Nr. 9/2020 zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

## **12. Potenziale des Mobilitäts- und Parkierungsmanagements nutzen**

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Felix Hoesch (SP, Zürich), Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Manuel Sahli (AL, Winterthur) vom 20. April 2020

KR-Nr. 113/2020, Entgegennahme

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Barbara Grüter, Rorbas, hat an der Sitzung vom 7. September 2020 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen):* Worum geht es? Beim Mobilitätsmanagement werden der Modalsplit von Angestellten, Kunden und Lieferanten analysiert. Mit Lenkungs-Massnahmen wird das Mobilitätsverhalten in eine nachhaltigere Richtung gelenkt. Es ist also eine klassische «Soft-Massnahme».

Eigentlich sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, dass bei allen kantonalen Institutionen und Anstalten ein Mobilitäts- und Parkierungsmanagement besteht. In den Zielen des Gesamtverkehrskonzeptes des Kantons Zürich, die der Regierungsrat 2018 beschlossen hat, sind die Ziele verankert: Erhöhung des ÖV-Anteils, des Veloverkehrs- und des Fussverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen, Verminderung des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt. Und ich zitiere aus dem Gesamtverkehrskonzept: «Der Kanton berät Gemeinden, Unternehmen, Investoren, Schulen, Veranstalter und weitere Akteure zu Massnahmen, die zu einem effizienten und umweltgerechten Mobilitätsverhalten motivieren. Er unterstützt Pilotversuche und die Forschung Dritter.» Und jetzt kommt's: «Er geht mit gutem Beispiel voran und nützt die Potenziale des Mobilitätsmanagements innerhalb der eigenen Verwaltung, bei Schulen und Spitälern.»

Der Vorstoss verlangt eigentlich nur das, was die Regierung sagt, wolle sie machen, aber bisher nicht gemacht hat. Das Mobilitätsmanagement ist auch ein Beitrag zur Entlastung der Verkehrsspitzen und zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses. Es ist somit eine wirksame Massnahme zur Erreichung der Klimaziele. Dabei kann auf bestehende Angebote zurückgegriffen werden. Mit dem Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» unterstützt das Bundesamt für Energie Unternehmen und Betriebe, die ihre Mobilität effizienter organisieren möchten. Das Amt für Mobilität des Kantons Zürich bietet ein Beratungsangebot an, «Impuls Mobilität», welches schon eine Vielzahl von grossen, mittleren

und kleinen Unternehmen oder verkehrsintensive Einrichtungen beraten hat. Das Know-how ist vorhanden und das Beratungsangebot wird vom Kanton finanziert, aber offenbar nutzt der Kanton selber das von ihm aufgebaute Angebot nicht.

Von welchen Massnahmen ist konkret die Rede? Es geht um die Zuweisung von Parkplätzen, Bewirtschaftung von Parkplätzen. Es können auch ÖV-Pendler unterstützt werden. Der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) bietet einen Bonuspass an, mit dem man im ganzen Kanton günstiger reisen kann. Es geht um Verbesserungen bei Veloabstellanlagen bei den Betrieben und Büros und die Schaffung von Umkleidemöglichkeiten mit Duschen und so weiter. Zudem geht es auch um Kommunikations- und Anreizmassnahmen innerhalb der Verwaltung und der Betriebe. Es ist klar, es braucht unterschiedliche Ansätze für Personen, welche in der Nacht arbeiten, und Büroangestellte, welche zu den üblichen Arbeitszeiten arbeiten. Auf diese Differenzierungen kann eben das Mobilitätsmanagement eingehen. Dabei ist die Parkplatzbewirtschaftung natürlich ein Kernelement, dieses soll nach kaufmännischen Grundsätzen kostendeckend erfolgen.

Vor diesem Postulat habe ich eine Anfrage zum Mobilitätsmanagement beim Kanton eingereicht (*KR-Nr. 273/2019*) und gefragt, wo denn der Kanton stehe bezüglich Einführung des Mobilitätsmanagements. Und es zeigt sich, dass der Kanton bisher nur punktuell gehandelt und die Potenziale im eigenen Wirkungsfeld bei weitem noch nicht ausgeschöpft hat. Es bestehe kein Zeitplan, wann das Mobilitätsmanagement in der Verwaltung eingeführt werden soll, eine allfällige Einführung sei Sache der jeweiligen Direktion. Die Antwort zeigt, dass der Kanton eben nicht mit gutem Beispiel vorangeht, wie er das in seinem Gesamtverkehrskonzept behauptet. Verschiedene Institutionen des Kantons verfügen noch über keine entsprechenden Massnahmen, obwohl hier Hunderte von Arbeitsplätzen, Lieferanten, Kunden und so weiter ein hohes Verkehrsaufkommen generieren. Meist liegen die Verwaltungsstellen auch an vom ÖV gut erschlossenen Bereichen.

Mit diesem Postulat wird der Regierungsrat aufgefordert, die von ihm selber formulierten Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzeptes endlich umzusetzen und damit auch ein Vorzeigebetrieb bezüglich Mobilität zu werden. Ich bitte Sie, den Vorstoss zu unterstützen.

*Barbara Grüter (SVP, Rorbas):* Das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich verlangt bereits eine Erhöhung des ÖV-Anteils sowie des Velo- und des Fussgängeranteils. Es obliegt nun dem Regierungsrat, die

Ziele dieses Gesamtverkehrskonzeptes zu definieren und auszuarbeiten. Laut Bericht des Regierungsrates ist das Mobilitätskonzept mit dem Gesamtverkehrskonzept kongruent. Hier gesetzlichen Zeitdruck zu verlangen und in die strategische Arbeit und Vorgehensweise des Regierungsrates einzugreifen, ist deplatziert. Zudem ist hier klar die Absicht zu erkennen, den MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) noch schneller einzuschränken, zu verunmöglichen oder am liebsten gleich ganz zu verbannen.

Die SVP-/EDU-Fraktion lehnt jegliche unnötige Druckmacherei ab und somit auch diese Motion beziehungsweise dieses Postulat. Besten Dank.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Der Boden ist begrenzt und eine begrenzte Ressource darf nicht gratis sein. Aber Parkplätze sind oft immer noch gratis, sowohl für die Mitarbeitenden wie auch für Gäste. Das muss nicht sein, nein, es muss in Zukunft verhindert werden. Dazu dient das Mobilitäts- und Parkierungsmanagement. So kann die begrenzte Ressource des Bodens mit einem sinnvollen Preis versehen werden. Das ist eigentlich schon seit Jahren bekannt. Und dass unser vorbildlicher Kanton immer noch Gratis-Parkplätze anbietet, ist äusserst fragwürdig. Wir als Kanton müssen hier als Vorbild vorangehen und die echten Kosten einfordern. Nur so können wir das von privaten Parkplatz-Anbietern verlangen. In der Mobilität wird von den Menschen teils genau gerechnet und da wird unter Umständen der Zusatzpreis für den Parkplatz ausschlaggebend, um doch eine umweltfreundlichere und platzsparende Form der Mobilität zu wählen. In Zeiten der Klimakrise bleibt uns also gar keine andere Wahl als überall ein Mobilitäts- und Parkierungsmanagement einzuführen. Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung.

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon):* Im kantonalen Gesamtverkehrskonzept macht sich der Regierungsrat selber die Vorgabe. Zitat: «Er», also der Kanton, «geht mit gutem Beispiel voran und nützt die Potenziale des Mobilitätsmanagements innerhalb der eigenen Verwaltung, bei Schulen und Spitälern.» Die Anfrage 273/2019 hat ergeben, dass der Kanton konträr zur eigenen Vorgabe bisher nur punktuell gehandelt und die Potenziale im eigenen Wirkungsfeld bei weitem noch nicht ausgeschöpft hat. Es bestehe kein Zeitplan, wann in der Verwaltung ein umfassendes Mobilitätsmanagement eingeführt werden soll, das sei Sache der einzelnen Direktionen, heisst es. Es ist Zeit, dass wir dem Regierungsrat Beine machen, sonst werden die schönen Worte auf Papier noch sehr lange nicht Realität.

*Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich):* Aufgrund der grossen Anzahl Mitarbeitender in der kantonalen Verwaltung und kantonseigenen Institutionen ist ein Mobilitäts- und Parkierungsmanagement effektiv. Zu grösseren kantonalen Bauvorhaben gehört bereits heute ein Mobilitätskonzept, das in die Planung einbezogen wird. Auch zum Mobilitätsmanagement gibt es bereits diverse Regeln und Angebote für die Angestellten. So soll zum Beispiel für Dienstreisen grundsätzlich der öffentliche Verkehr benutzt werden. Es besteht aktuell kein Zeitplan für erweiterte Massnahmen des Mobilitätsmanagements, entsprechend ist hier sicherlich noch ein Potenzial vorhanden. Die Mitte-Fraktion unterstützt das Postulat.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Um was geht es hier bei diesem Postulat eigentlich? Das Mobilitäts- und Parkierungsmanagement zu nutzen? Es geht auch ein bisschen darum, dass der Kanton auch mal ein Vorbild sein soll. Denn es ist glaubhafter, wenn der Kanton Unternehmen, Gemeinden und so weiter berät und selbst ein entsprechendes Mobilitäts- und Parkierungsmanagement vorschreibt, wenn er dies auch selbst richtig umsetzt, wenn er quasi nicht nur Wasser predigt und Wein trinkt. Hierbei geht es auch nicht nur um Parkplatzbewirtschaftung, es geht um ein gesamtheitliches Mobilitätsmanagement, nämlich: Wenn man ein Parkierungsmanagement einführt, sollte man gleichzeitig auf der anderen Seite auch die ÖV-Nutzung fördern sowie auch für Velos passende Infrastrukturen bereitstellen. Sie fühlen sich dabei vielleicht an ein paar Traktanden (*Vorlagen 5671a und 4664b*) vorher erinnert, nämlich ans Veloförderprogramm, bei dem Massnahmen teilweise nicht umgesetzt wurden. Da dies der Kanton bisher nicht gemacht hat, wollen wir dies hier mit dieser Motion beziehungsweise diesem Postulat einfordern. Der Kanton soll hier vorwärtsmachen und entsprechende Massnahmen ergreifen. Wir bitten Sie daher, dieses Postulat zu überweisen.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Der Regierungsrat begrüsst ausdrücklich den Inhalt der Motion, die ja in ein Postulat umgewandelt wurde. Insofern müssen Sie der Regierung keine Beine machen. Der Regierungsrat will nämlich selber, lieber Andreas Hasler, das Mobilitätsmanagement im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf den verschiedenen Ebenen aktiv vorantreiben. Das war einer der Motoren für das neue Amt für Mobilität, aber auch des ersten grossen Projektes «Dynamo». Hinzu kommen möglicherweise oder sehr wahrscheinlich

dauerhafte Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Arbeitsverhalten, auf das Mobilitätsverhalten unserer Mitarbeitenden. Und selbstverständlich wollen wir das analysieren und hier auch zusammen nach Lösungen suchen. Auf dieser Grundlage kann dann ein für die ganze kantonale Verwaltung, für die Institutionen und Anstalten ein verbindliches Mobilitäts- und Parkierungsmanagement umgesetzt werden. Es kann umgesetzt werden, weil wir als Kanton, als Regierung eine Vorbildfunktion einnehmen wollen, weshalb wir keine neue Rechtsgrundlage dafür brauchen. Ich danke dem Erstunterzeichner Thomas Schweizer für die Umwandlung der Motion in ein Postulat und bitte Sie, dieses nun zu überweisen. Vielen Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 66 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 9/2020 zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

### **13. Mobilitätsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip**

Postulat Arianne Moser (FDP, Bonstetten), Beat Habegger (FDP, Zürich), Andreas Geistlich (FDP, Schlieren) vom 4. Mai 2020

KR-Nr. 126/2020, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Rosmarie Joss, Dietikon, hat an der Sitzung vom 21. September 2020 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

*Arianne Moser (FDP, Bonstetten):* In unserem Postulat «Mobilitätsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip» bitten wir den Regierungsrat aufzuzeigen, welche Grundlagen auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene notwendig sind, um ein System einzuführen, mit dem sich Infrastrukturkosten, Betriebskosten und externe Kosten der Mobilität den Verursachern und Nutzern zurechnen lassen, also ein System, das Kostenwahrheit bringt und nach dem Verursacherprinzip finanziert wird. Das soll für alle Verkehrsträger und alle Verkehrsmittel gelten,

sowohl auf Strasse und Schiene als auch in Luft und Wasser. Das Postulat bezweckt eine transparente Auslegeordnung, wie eine Mobilitätsfinanzierung nach den Grundsätzen von Kostenwahrheit und Verursacherprinzip möglich wäre, also eine Diskussionsgrundlage, denn wir brauchen neue Lösungsansätze.

Mobilität stiftet grossen individuellen, gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen. Allerdings verursacht Mobilität auch negative Begleiterscheinungen wie Schadstoffausstoss, Umwelt- und Lärmbelastung, Staukosten und so weiter. Betroffen davon sind alle Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons in ähnlichem Ausmass, und dies unabhängig von ihrem eigenen Mobilitätsverhalten. Die Strassenverkehrsabgabe zum Beispiel gleicht heute, wie Vignette und GA (*Generalabonnement*), einem All-you-can-eat-Restaurant. Sind die Verkehrsabgaben einmal bezahlt, kann man so viele Kilometer zurücklegen wie man will. Wer sein Auto aber kaum braucht, bezahlt trotzdem gleich viel.

Aber unsere Meinung ist: Wer von Mobilität profitiert, soll künftig auch die damit verbundenen Kosten tragen. Deshalb sind die Kosten von Mobilität durch die Nutzer individuell abzugelten.

Die Kapazitäten sowohl auf dem Schienen- als auch auf dem Strassenetz, vor allem im Umfeld der grossen Agglomerationen, sind vielerorts ausgeschöpft. Corona (*Corona-Pandemie*) bedeutet hier wohl nur eine teilweise Atempause. Die Prognosen gehen davon aus, dass die Verkehrsnachfrage auch in Zukunft weiter wachsen wird. Deshalb soll auch die zeitliche und örtliche Knappheit von Verkehrsinfrastruktur, zum Beispiel Staukosten und Extrazüge, besser in den Nutzungskosten reflektiert werden.

Es gibt aber auch noch einen ganz anderen Aspekt: Weil alternative Fahrzeug-Antriebe keine Mineralölsteuer und kaum kantonale Strassenverkehrsabgaben bezahlen, ist die langfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen – insbesondere, aber nicht nur der Strassen – nicht mehr sichergestellt.

Deshalb sollen künftig die Gebühren für die Infrastrukturnutzung alle Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur finanzieren. Diese Gebühren sollen direkt proportional zur Fahrdistanz und zur Beanspruchung der Infrastruktur erhoben werden, also zum Beispiel unterschiedlich für einen Lastwagen oder einen leichten PW. Man soll also für genau diejenige Fahrleistung bezahlen, die man tatsächlich nutzt. Über die Preisgestaltung kann auch gesteuert werden, dass die Leute, die Verkehrsspitzen meiden, belohnt werden oder eben jene, die

Verkehrsspitzen beanspruchen, dafür auch bezahlen. So wird die Verkehrsinfrastruktur gleichmässiger ausgelastet und es ergibt sich zusätzlich ein geringerer Ausbaubedarf. Diese Infrastrukturkomponente des Mobilitätstarifs soll unsere Verkehrsinfrastruktur langfristig finanzieren.

Kostenwahrheit verlangt aber eine weitere Komponente: Das von der Schweiz mitunterzeichnete Klimaabkommen von Paris verlangt netto null CO<sub>2</sub>-Ausstoss ab 2050 sowie Teilschritte dorthin mit Zwischenzielen. Die Realität zeigt zwar seit 2017 eine leichte Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses, dies aber vor allem aus dem Gebäudebereich. Dagegen sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagen über die vergangenen Jahre wieder angestiegen und liegen deutlich über den Zielwerten. Der Verkehr ist der grösste Endenergieverbraucher und der grösste CO<sub>2</sub>-Verursacher. Es wird Veränderungen brauchen um die Klimaziele zu erreichen. Um sie zu erreichen gibt es im Grundsatz zwei mögliche Wege: Verbote auszusprechen oder mittels Anreizen das Verhalten zu ändern. Wir möchten Verbote vermeiden, ich mag Verbote nicht. Denn ich glaube an die Veränderungsbereitschaft der Bevölkerung, wenn die Anreize so gesetzt werden, dass mit den Freiheiten vernünftig umgegangen wird.

Das vorgeschlagene System soll deshalb auch Anreize setzen, die Emissionen zu reduzieren. Und es soll auch dafür sorgen, dass bisher von der Allgemeinheit getragene Kosten den Verursachern verrechnet werden. Deshalb sollen die Gebühren für Schadstoffausstoss und Lärmbelastung direkt proportional zur Fahrleistung und zu den Emissionen der Verkehrsteilnehmenden erhoben werden. Die Einnahmen aus dieser Emissions-Komponente des Mobilitätstarifs sind vollumfänglich an die Bevölkerung zurück zu verteilen. Im Ausmass wie die Gesamtemissionen zurückgehen, wird auch diese Emissionssumme zurückgehen.

Der mit dem Postulat erbetene Grundlagenbericht ermöglicht eine transparente Auslegeordnung für ein transparentes neues Finanzierungssystem, das auf Kostenwahrheit basiert und nach dem Verursacherprinzip funktioniert. Wer viel und schmutzig fährt, bezahlt mehr, wer wenig und sauber fährt, wird belohnt. Ein solches Finanzierungssystem soll es auch erlauben, die Tarifierung so auszugestalten, dass eine gewünschte Lenkungswirkung erzielt werden kann, nach dem Prinzip: Beginnen wir, messen wir die Wirkung und beurteilen die Zielerreichung, und bei Bedarf werden die Tarife entsprechend nachjustiert. Die neue Abgabe soll sämtliche bisherige Abgaben, Subventionen und Finanzierungen ersetzen und staatsquotenneutral sein. Weil



dadurch Einiges wegfällt, dürfte in der Summe auch der Verwaltungsaufwand nicht zunehmen. Sämtliche Verkehrsträger – Strasse, Schiene, Luft, Wasser – sind grundsätzlich gleich zu behandeln. Mit der so entstehenden Transparenz kann das Postulat auch einen Beitrag zu Überlegungen betreffend eine Neuordnung des Modal-Splits leisten.

Es geht mit diesem Postulat darum, aufzuzeigen, welche Grundlagen für die vorgeschlagene Finanzierung geschaffen werden müssten. Einerseits sind das die rechtlichen Grundlagen auf allen drei Staatsebenen, andererseits auch die praktischen Fragen. Da die Tarifierung sowohl Bundes- wie auch Kantons- und Gemeindestrassen umfasst, werden sich beispielsweise alle Akteure auch auf eine gemeinsame Preisgestaltung verständigen und allenfalls auch die Kompetenzzuordnung neu aushandeln müssen. Es geht aber auch um die Frage, wie die notwendigen Daten erfasst werden und gleichzeitig der Persönlichkeitsschutz garantiert werden kann. Einen möglichen Lösungsansatz zeigt hier die Covid-App (*im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie*) auf, welche die Daten nicht zentral, sondern beim Nutzer speichert.

Verkehrspolitik wäre ein nationales Thema. Dort bewegt sich aber wenig. Das auf Bundesebene aktuelle Thema des Mobility Pricings deckt nur einen kleinen Teil des hier Vorgeschlagenen ab. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Und als bevölkerungsreichster Kanton mit den meisten Mobilitätsbedürfnissen ist der Kanton Zürich sehr wohl legitimiert, in dieser Frage vorzudenken. Deshalb bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen.

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon):* Das Postulat fordert eine fundamental andere Mobilitätsfinanzierung. Wir lehnen das Postulat ab, da wir der Meinung sind, dass der Staat bei der Mobilität eine weitergehende Aufgabe hat, als nur die reine Kostenwahrheit zu transferieren. Grundsätzlich klingt das Postulat spannend, um sich mal zu überlegen, was die Mobilität tatsächlich kostet. Denn das wissen wir schon: Mobilität ist heute grundsätzlich eigentlich zu günstig. Solche Kostenerhebungen sind nicht ganz trivial, da muss man sich auch einiges fragen: Was will man alles reinrechnen? Gehören alle Auswirkungen des Klimawandels, die durch die Mobilität verursacht werden, auch zu den Umweltschäden oder nicht, oder ist das zu indirekt? Wie geht man mit Sachen um, die sehr schwierig finanziell bewertbar sind, zum Beispiel der Platzverbrauch? Da kann man nicht so eins zu eins darüber rechnen, denn es gibt einfach Mobilitätsformen, die im gleichen Raum mehr Leute durchquetschen können als andere. Aber wie will man das dann finanziell wirklich bewerten?

Wäre es nur darum gegangen, diese Mobilitätskosten darzulegen, hätten wir das Postulat unterstützt. Wir lehnen es aber wegen der Forderung ab, dass sich die Mobilitätsfinanzierung auf eine Eins-zu-eins-Überwälzung an den Verursacher beschränkt. Dabei geht ein Grundsatz der Mobilität vergessen: Es gibt notwendige und gewünschte Mobilität und es gibt solche, die das nicht ist. Wenn beispielsweise der Handwerker mit seinem Lieferwagen zu seinen Kunden fährt, ist das eine notwendige Mobilität. Das ist auch eine Mobilität, die Sie wollen. Wenn der Schichtarbeitende sein Auto nimmt, um am Morgen um vier an die Schichtablösung zu kommen, dann ist das auch richtig, dass er das Auto nimmt. Das sind sinnvolle Mobilitäten. Wenn andererseits ein Porsche-Cayenne-Fahrer von der Goldküste an einen Büroarbeitsplatz einer Bank fährt, ist das vielleicht weniger erforderlich, etwas überspitzt gesagt. Aber man muss sich dann auch noch überlegen, wie man andere Sachen einrechnet. Wie geht man damit um, wenn man in Zukunft vielleicht 100 Prozent emissionsfreie Autos hat? Auch dann bräuchten wir noch einen öffentlichen Verkehr, weil wir einfach nicht genug Platz haben für diese Autos. Mobilität ist auch nicht immer gleich freiwillig gewählt. Wir hier im Kantonsrat rennen alle wie die Idioten zur Stosszeit am Montagmorgen um acht in den Ratssaal, zum dümmsten Zeitpunkt, zur Spitzenzeit. Andere Leute machen das auch; nicht, weil sie wollen, sondern weil sie müssen, weil ihre Arbeit das so verlangt.

Woran wir uns beim Postulat auch noch stark stossen, ist: Andere Finanzierungen sind zu streichen. Das bedeutet, es darf keine Subventionierung mehr geben. Auch das ist grundsätzlich falsch, denn es gibt manchmal Systeme, die nicht kostentragend sind, und es ist trotzdem richtig, dies zu subventionieren. Ein Beispiel ist der ländliche öffentliche Verkehr. Denn es geht darum, dass auch die ländliche Bevölkerung einen Zugang hat. Eigentlich müsste man sagen: Wenn sie in Sternenberg den Bus besteigen, dann müssen sie extrem viel mehr bezahlen. Aber es gibt dort auch ein Prinzip der Zugänglichkeit. Etwas anderes sind Anschubfinanzierungen: Es wäre vielleicht gescheit, wenn man schauen würde, dass die Lastwagen auf einen Wasserstoffbetrieb umstellen. Nur rechnet sich das heute nicht, da muss man subventionieren können, Anschubfinanzierung machen. Das wäre nicht mehr möglich in diesem neuen Konzept der Mobilitätsfinanzierung.

Der Staat hat eine Aufgabe, bei der Mobilität lenkend zu wirken, gewünschte Mobilitätsformen zu fordern und ungewünschte zu reduzieren und zu verhindern. Es geht eben nicht immer darum, die realen Kosten eins zu eins umzusetzen. Die nackte Kostenwahrheit ist heute nicht zielführend, um eine effiziente Mobilität zu erreichen. Es klingt schön,

aber ist massiv zu kurzfristig gedacht. Bitte lehnen Sie im Sinne einer effizienten Mobilität dieses Postulat ab.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Die SVP ist ja bekanntlich keine Freundin von Mobility-Pricing-Modellen; dies natürlich, weil es immer und regelmässig als Road-Pricing verstanden und missbraucht wird. Wir unterstützen jedoch dieses Postulat, weil es einen gesamtheitlichen Ansatz verfolgt. Wir legen dabei aber besonderen Wert auf die Formulierung, das Wörtchen «alle» Verkehrsträger. Denn nur so kann eine sachliche und von Ideologie befreite, ehrliche Betrachtung erfolgen, und zwar auch befreit von klassenkämpferischen Tönen, wie wir sie soeben von Rosmarie Joss gehört haben. Es geht nicht nur um den Porsche vom Zürichsee, es geht auch um das Velo und die Kosten, die der Langsamverkehr verursacht. Schon bei den Anhörungen der PI Wirth zur Internalisierung der externen Kosten (*KR-Nr. 340/2012 von Thomas Wirth*) haben wir in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) zwei wesentliche Dinge festgestellt. Es sind einige Plattitüden, aber es ist wichtig, sie zu wiederholen: Die Mobilität hat auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen, nicht nur Nachteile. Also entfernen wir uns von der Stigmatisierung des Verkehrs. Zweitens: Auch die guten Verkehrsmittel, wie der öffentliche Verkehr oder der Langsamverkehr, verursachen externe Kosten. Wir erhoffen uns also mit diesem Postulat eine ähnliche Auslegeordnung als Basis zur Diskussion künftiger Finanzierungsmodelle der Mobilität, und zwar ergebnisoffen, Frau Moser. Ihre Ausführungen gehen mir zu weit, Sie diskutieren schon Lösungen. Wir erhoffen uns mit dieser regierungsrätlichen Antwort wirklich, dass wir eine ehrliche, neutrale Diskussionsgrundlage für eine künftige Mobilitätsfinanzierung haben. In diesem Sinne werden wir das Postulat überweisen. Ich danke Ihnen.

*Franziska Barmettler (GLP, Zürich):* Zu gewissen Zeiten ist es rappelvoll im öffentlichen Verkehr. Aber wissen Sie, wie hoch die durchschnittliche Sitzplatzauslastung der SBB ist? Im Fernverkehr sind es 32 Prozent, im Regionalverkehr 22 Prozent. Somit bleiben 70 bis 80 Prozent der Kapazitäten derzeit ungenutzt. Das ist nur einer von vielen Gründen, weshalb es ein Mobility Pricing braucht und deshalb freut es uns, dass sich die FDP nun auch an das Thema heranwagt. Denn wir brauchen dringend liberalen Schub für diesen wichtigen und komplexen Systemwechsel. Wenn wir weiterhin Mobilität in guter Qualität gewährleisten wollen, gilt es drei Herausforderungen zu bewältigen:

Erstens, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur: Die heutigen Haupteinnahmequellen, der Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffe und die zweckgebundenen Anteile der Mineralölsteuer, werden nicht mehr existieren, wenn wir die Klimaziele erreichen wollen. Das heisst, diese Einnahmeausfälle müssen kompensiert werden.

Zweitens, ein intelligenteres Verkehrsmanagement: Wir können das zukünftige Verkehrswachstum nicht mit einem unbegrenzten Infrastrukturausbau absorbieren, sondern müssen mit einer intelligenten Steuerung des Verkehrs und auch dank digitaler Arbeitsmethoden Nachfragespitzen glätten und eine bessere Verteilung erwirken.

Drittens, die Umweltbelastung: Die externen Kosten, die durch Unfälle, Luftverschmutzung, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Lärm an Natur, Gesundheit, Landwirtschaft und Gebäuden entstehen, werden heute mehrheitlich von der Allgemeinheit getragen. Dieses Marktversagen gilt es zu korrigieren. Mobility Pricing bietet die ideale Systemarchitektur, um diese drei Herausforderungen nachhaltig anzugehen. Im Grundsatz geht es um die Kostenwahrheit im Verkehr: Man bezahlt quasi einen Infrastrukturbeitrag für die Mobilität, die man konsumiert, auf Strasse und Schiene. Zusätzlich können zeitliche und örtliche Preisdifferenzierungen eingeführt werden. Insgesamt soll so nicht unbedingt mehr für Mobilität bezahlt werden, sondern anders, eben verursachergerechter.

Nun aber zum Postulat der FDP: Wir lösen diese Herausforderungen nicht, indem wir vom Regierungsrat einen Monsterbericht verlangen, mit Fragen, deren Antworten mehrheitlich bereits bekannt sind. Wir lösen sie auch nicht, in dem wir ein umfassendes, aus liberaler Sicht ideales System auf dem Reissbrett entwerfen und dann von heute auf morgen in die Realität umsetzen. Das wird nicht funktionieren. Wir müssen schrittweise vorgehen und sofort mit der Umsetzung beginnen. In diesem Sinne hätte ich folgende Fragen an die FDP: Anerkennt ihr, dass Mobilität ein öffentliches Gut ist und dass wir dieses auch aus sozialpolitischen Überlegungen nie 100-prozentig nutzerbasiert finanzieren werden? Seid ihr damit einverstanden, dass wir nicht alle Verkehrsträger von Anfang an gleich behandeln werden und dass bei diesen Überlegungen auch der Platzbedarf als Kriterium berücksichtigt wird? Als Kanton haben wir gerade im Bereich «Strasse» viel mehr Handhabe. Werdet ihr die PI Wirth zu den externen Kosten des Strassenverkehrs im Kanton Zürich mitunterstützen? Seit 35 Jahren ist die Internalisierung von externen Kosten Teil eures Parteiprogramms. Es wird langsam Zeit und unser Vorschlag liegt auf dem Tisch. Und seid ihr damit einverstanden, dass sich der Kanton Zürich auf nationaler Ebene aktiver einbringt, als er das bisher getan hat?

In seiner Vernehmlassungsantwort zur nationalen Gesetzesvorlage für die Durchführung von Pilotprojekten hat der Regierungsrat lediglich dargelegt, wieso der Entwurf keine taugliche Grundlage darstelle. Er hat aber keine Verbesserungsvorschläge und auch keine Lösungsansätze aufgezeigt. In der Strategie für zukunftsgerichtete und digitale Mobilität vom Juli dieses Jahres tönt es schon etwas offener. Dort ist Mobility Pricing als Handlungsfeld definiert, allerdings erst für den Zeitraum 2025 bis 2030.

Wir regen deshalb an, dass im Postulatsbericht konkrete Lösungsansätze für eine schrittweise Umsetzung eines Mobility Pricings aufgezeigt werden und dass sich auch der Kanton Zürich ernsthafte Gedanken darüber macht, ein Pilotprojekt hier in Zürich durchzuführen. Wir überweisen dieses Postulat.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen):* Wir unterstützen die Forderung, dass die Mobilitätsfinanzierung neu gedacht werden muss und dass externe Kosten vermehrt überwältigt werden. Gemäss aktuellen Berechnungen des Bundes betragen die externen Kosten jährlich 13,75 Milliarden Franken, 10 Milliarden oder 72 Prozent verursacht der private motorisierte Verkehr, 11 Prozent der Luftverkehr. Dies sind Zahlen aus dem Bericht «Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz». Er wird vom Bund periodisch aktualisiert. Die neusten Zahlen, die ich zitiert habe, stammen vom Mai dieses Jahres. Die Verkehrsfinanzierung wird grossmehrheitlich auf nationaler Ebene definiert. Im Postulat steht denn auch, das System solle auf nationaler Ebene eingeführt werden und es gehe darum, auch auf nationaler Ebene rechtliche, praktische, politische Grundlagen zu schaffen. Soll der Kanton für den Bund hier tätig sein? Es fragt sich, warum dieses Postulat im Kantonsrat eingereicht wird und nicht im National- oder Ständerat. Was hilft es, wenn der Kanton in einem Bericht die sicherlich über 100 Bundesgesetze auflistet, welche die Verkehrsfinanzierung betreffen und somit geändert werden müssten. Der Auftrag ist zudem so umfassend, dass wohl eher ein Nationales Forschungsprogramm «Verkehrsfinanzierung» aufgegleist werden müsste. Ein Postulat führt hier sicherlich nicht zum Ziel.

Neben diesen eher formalen Argumenten sprechen aber auch inhaltliche Gründe gegen dieses Postulat. Im Postulat werden acht Eckwerte definiert, welche wir so nicht unterstützen können. Ein Verkehrssystem soll nachhaltig sein, entsprechend ist es zu organisieren und zu finanzieren. Die Nachhaltigkeit besteht aus den drei Dimensionen ökologi-

sche Nachhaltigkeit, soziale Nachhaltigkeit und ökonomische Nachhaltigkeit. Das Postulat beschränkt sich auf die Ökonomie: Es sollen nur die Kosten von Mobilität durch die Nutzer individuell abgegolten werden, andere Finanzierungen sind zu streichen. Subventionen sollen ebenfalls gestrichen werden und das Ganze soll staatsneutral ausgestaltet sein, frei nach dem Motto: Der Markt wird es regeln. Sollen in peripheren Gebieten, die durch Strassen und ÖV erschlossen sind, alle Leute das selber bezahlen? Ziehen wir uns zurück aus der flächendeckenden Besiedlung des Landes? Sollen soziale Komponenten, wie zum Beispiel, dass Kinder im ÖV gratis reisen, abgeschafft werden? Das nur einige kleine Hinweise, was eben noch fehlt: die ökologischen und die sozialen Aspekte.

Noch problematischer als die Finanzierung ist aber die Rückverteilung. Im Postulat wird gefordert, dass die Erträge aus Fahrleistungen im Kanton wieder an den Kanton Zürich ausgeschüttet beziehungsweise rückvergütet werden, und zwar proportional zur Nutzung beziehungsweise zur Beanspruchung des Verkehrsnetzes. Damit wird ein Territorialprinzip eingeführt. Gilt das auch für die Stadt Zürich, dass alle Erträge von Fahrleistungen, die in der Stadt Zürich erbracht werden, wieder an die Stadt Zürich ausgeschüttet werden? Und wie sieht es mit Fahrleistungen im Ausland aus? An wen zahlen wir die Fahrleistungen und Flugleistungen, die wir im Ausland vornehmen? Ein weiterer Eckwert sagt, sämtliche Verkehrsträger – Strasse, Schiene, Luft und Wasser – seien grundsätzlich gleich zu behandeln. Die Strasse ist aber Verkehrsträger sowohl für den Fuss- und den Veloverkehr als auch für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und natürlich auch für den motorisierten Verkehr. Da werden verschiedene Betrachtungsebenen miteinander vermischt – Verkehrsmittel, Verkehrsträger. Gemeint ist wohl, dass der motorisierte Verkehr nicht an Bedeutung verlieren darf. Wer es aber ernst meint mit Massnahmen gegen den Klimawandel, muss genau hier ansetzen: keine Gleichbehandlung, sondern Berücksichtigung von Flächen- und Energieeffizienz und CO<sub>2</sub>-Ausstoss und so weiter. Und wie sieht die Gleichbehandlung von Luft und Wasser aus? Was soll ich mir darunter vorstellen? Da ist viel Luft in diesem Postulat, viel heisse Luft. Wir Grünen werden dieses Postulat spülen.

*Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich):* Ein solcher Bericht wäre sehr interessant und sicher auch wertvoll. Die Regierung nimmt dieses Postulat entgegen und fasst damit nach unserer Meinung einen grossen und nicht einfachen Auftrag. Gemäss Postulat heisst es, die rechtlichen und praktischen Grundlagen auf nationaler, kantonaler, kommunaler Ebene

zu definieren und die Infrastrukturkosten, die externen Kosten und die Betriebskosten der Mobilität den Verursachern zuzurechnen – ein Riesenauftrag nach unserer Meinung. Die Regierung packt damit aktuelle Themen an, wie Verursacherprinzip und Kostenwahrheit, aber es sind auch sehr heisse Eisen. Es wird anspruchsvoll sein, Lösungen und Kompromisse zu finden, die alle Verkehrsteilnehmenden mittragen, aber auch alle etwas unzufrieden zurücklassen. Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Postulat.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Das Grundanliegen der Postulanten wäre an sich prüfenswert. Denn das Ziel, mit Mobility Pricing Verkehrsspitzen zu brechen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen, ist grundsätzlich ebenso berechtigt wie die verursachergerechte Finanzierung von externen Kosten. Weil ich zu Beginn meines Votums jedoch das verräterische Verb «wäre» benützt habe, ist Ihnen allen bereits klar, dass ich zu diesem Vorstoss Vorbehalte habe.

Einer betrifft den Anspruch, dass dieses System staatsquotenneutral ausfallen soll. Mit Verlaub, das ist realitätsfremd. Denn er widerspricht jeglichen politischen Anstrengungen, allen Menschen in unserem Land auf einfache und erschwingliche Weise Mobilität zu ermöglichen. Sie nochmals auf meine Interessenbindung als Vorstandsmitglied des IGöV Zürich (*Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr*) hinweisend, möchte ich daran erinnern, dass der öffentliche Verkehr noch immer mit Abstand der flächeneffizienteste und massentauglichste Verkehrsträger ist. Weil dieser zudem Umweltschäden und die Überlastung des Strassennetzes in hohem Mass reduziert, ist seine Subventionierung effizient und gerechtfertigt. Dass der Verkehr seit Jahren wächst und es dadurch zu Engpässen in den Spitzenzeiten kommt, ist eine Tatsache. Es ist daher zu begrüßen, dass der Bund prüft, wie die bestehende Infrastruktur besser ausgelastet werden kann. Mobility Pricing könnte eine Möglichkeit bieten, weshalb die vom Bund kürzlich durchgeführte Vernehmlassung betreffend mögliche Pilotprojekte folgerichtig ist. Verschiedene Kantone, Regionen und Städte haben Interesse an der Durchführung eines solchen Pilotprojektes angemeldet. Die Stadt Zürich gehört hier auch dazu, nicht aber der Kanton. Pilotprojekte sind sinnvoll, wenn sie zu den drängendsten Fragen dieses Themas dann auch konkrete Antworten liefern. Wie wird zum Beispiel mit Rand- und Bergregionen umgegangen, deren Mobilitätsmöglichkeiten viel eingeschränkter sind als im urbanen Umfeld? Wie wird der Tatsache der schwindenden Mittel aus der Mineralölsteuer begegnet? Oder was passiert mit den

verschiedenen Formen von Abonnements, wie zum Beispiel dem SBB-Generalabonnement? Diese Liste ist natürlich unvollständig, aber sie macht deutlich, dass die Neugestaltung der Verkehrsströme zwingend national angegangen werden muss. Es macht darum überhaupt keinen Sinn, wenn der Kanton Zürich sein eigenes Süppchen kocht und parallel zum Bund eigenen Aufwand betreibt für diese Sache, weshalb die EVP dieses Postulat nicht unterstützen kann.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Ich mag Utopien und ich diskutiere gerne Konzepte und Varianten und Sachen, wie die Welt in Zukunft besser aussehen soll. Und genau so kommt mir auch dieses Postulat vor. Dem Titel «Mobilitätsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip» können hier wahrscheinlich die meisten im Ratssaal zustimmen. Das Problem hierbei ist bloss, dass wahrscheinlich die meisten ein bisschen eine andere Vorstellung davon haben, was denn nun nach dem Verursacherprinzip abgewälzt werden soll, was die externen Kosten sind, und so weiter. Und wenn man bei diesem Postulat nun ein bisschen genauer hinschaut, dann listet dieses einen Riesen-Wunsch katalog auf: Das System soll wirklich alles ersetzen, alle Abgaben, Subventionen, Finanzierungen sollen möglichst – ein anderer interessanter Punkt – national und schweizweit eingeführt werden. Da frage ich mich schon: Wenn das national und schweizweit eingeführt werden soll, warum reichen Sie dieses Postulat dann hier bei uns im Kanton Zürich ein? Sie hören das von uns von der Alternativen Liste auch nicht zum ersten Mal, aber Sie haben eine Fraktion in Bern und Sie haben Kollegen im Nationalrat und Ständerat, die dieses Postulat auch dort einbringen können. Warum müssen wir hier im Kanton Zürich eine eierlegende Wollmilchsau erfinden beziehungsweise ein Postulat hier einreichen und eine Postulatsantwort erhalten, die den Wunsch gar nie erfüllen kann? Zumindest nicht ohne unverhältnismässigen Aufwand, der schlussendlich zum Schluss führt, dass wir dies hier im Kanton Zürich allein gar nicht erledigen können. Was soll also schlussendlich das Ergebnis dieses Postulates sein? Schauen wir mal, was bisher bei anderen Postulaten herausgekommen ist. Der Kantonsrat legt seine Überlegungen über ein paar Seiten dar, maximal. Aber was braucht es anschliessend, um zum Beispiel dieses Postulat zu beantworten? Es braucht eine wissenschaftliche Arbeit, nein, es braucht mehrere wissenschaftliche Arbeiten. Es braucht Studien zu diesem Thema, es braucht eine nationale Zusammenarbeit, eine Koordination, all das, was gar nicht reinpasst. Irgendwie erinnert mich dieses Postulat auch an gewisse Einzelinitiativen, die auch einen



kompletten Systemwandel fordern. Nun ja, ich denke, für die parlamentarische Effizienz beziehungsweise auch für die Effizienz des Regierungsrates ist es wahrscheinlich schlauer, wenn wir dieses Postulat ablehnen. Auch wenn ich gerne solche Fragen am Stammtisch diskutiere, denke ich, dass es dem Regierungsrat besser ansteht beziehungsweise er seine Zeit besser nutzen kann, um wirkliche Massnahmen zu diskutieren, um den Klimawandel zu stoppen. Wir werden daher dieses Postulat ablehnen.

*Beat Habegger (FDP, Zürich):* Ich nutze die Möglichkeit, als Zweitunterzeichner einige Dinge, die jetzt gesagt wurden, noch zu präzisieren oder auch klarzustellen. Wenn wir von Rosmarie Joss hören, dass es notwendige und gewünschte und auch andere Mobilität gibt, dann ist das genau das, was die sozialistischen von den liberalen Ansätzen unterscheidet. Für uns gibt es bei der Mobilität keinen Gesinnungstest, das ist eben freiheitliches Handeln. Sie dürfen die Mobilitätsform nutzen, die Sie wollen. Man muss dann aber eben auch die Verantwortung und beispielsweise die Kosten übernehmen, die für das jeweilige Nutzen des Verkehrsträgers anfallen.

Dann vielleicht noch kurz zur GLP: Die FDP des Kantons Zürich hat, zumindest seit ich das überblicken kann, seit 2016, auch das Mobility Pricing im eigenen Parteiprogramm. Es ist also nicht etwas Neues, es ist auch nicht eine neue Idee, die wir heute hier präsentieren, sondern etwas, das wir schon länger verfolgen. Das intelligente Verkehrsmanagement ist natürlich genau der technologische Schlüssel, der uns die Kostenwahrheit erst ermöglicht. Es ist also letztlich ein technologischer Ansatz, dem wir folgen müssen, um dieses System dann auch zum Laufen zu bringen. Selbstverständlich soll sich der Regierungsrat verstärkt einbringen, auch in Bern, und diese Pilotprojekte unterstützen. Und zugleich müsste man aber in Bern halt auch der Departementsvorsteherin (*Bundesrätin Simonetta Sommaruga*) einmal erklären, dass sie nicht unter dem Deckmantel des Mobility Pricing einfach ein Road Pricing einführen kann. Wie gesagt, wir müssen die verschiedenen Verkehrsträger alle gleich behandeln, und da kann man dann nicht einfach mit einem System kommen, das die Verkehrsträger wieder gegeneinander ausspielt und diese Grabenkämpfe, die wir in der Verkehrspolitik wirklich zur Genüge haben, weiter verschärft. Das bringt uns keinen Millimeter weiter. Übrigens: Die soziale Dimension ist ja wirklich das kleinste Problem. Das kann man dann mit entsprechenden Tarifierungen, mit Rückerstattungen, mit dem Einpreisen auch für besondere soziale Lagen, auch für topografische Besonderheiten, Daniel Sommer, das kann

man wirklich lösen. Es ist einfach eine Frage des Wollens und nicht, dass man das nicht tatsächlich auch tun könnte.

Und ja, es ist ein grosser Auftrag. Aber wir scheuen uns auch nicht vor den grossen Aufträgen, vor den heissen Eigen. Eigentlich ist es ein bisschen System Change, das müsste dir, Manuel Sahli, ja gefallen. Das ist jetzt eben der System Change, den wir brauchen, um diese grosse Herausforderung in der Reduktion des CO<sub>2</sub> und in der Schaffung eines nachhaltigen, auch ökologisch nachhaltigen Verkehrssystems zu etablieren. Deshalb freue ich mich, dass wir heute dieses Postulat überweisen können und der Regierung diesen schwierigen, aber sehr reizvollen und hoffentlich sehr zukunftssträchtigen Auftrag damit erteilen.

*René Isler (SVP, Winterthur):* Ihren Voten nach könnte man annehmen, dass täglich nur die ganz feinen Damen und Herren von der Goldküste jeweils mit ihren SUV in die Städte fahren, um dort ihren Tag zu verbringen oder ihre Einkäufe zu tätigen. Es ist Ihnen aber offensichtlich entgangen, dass auch in den Städten und Dörfern gelebt, gearbeitet und vor allem auch immer noch gebaut wird. Wussten Sie – und dies auf Winterthur bezogen –, dass untertags teils bis zu 62 Prozent aller Fahrzeuge, die dort verkehren, Geschäftsfahrzeuge, sprich Lieferwagen, Lastwagen, Kombis, Handwerker und Baustellenfahrzeuge sind, die unterwegs sind? Wie wollen Sie diese dann besteuern? Wussten Sie auch, dass in Winterthur bis 1000 Lastwagen, grosse Lastwagen, morgens zwischen fünf und sieben Uhr die grossen Verteilzentren anfahren, die Verteilzentren von Coop, Migros, Landi, Lidl (*Detailhandelsketten*) und wie auch immer sie heissen mögen. Ich kann Sie sonst am Morgen gerne einmal mitnehmen, ich lade Sie ein. Kommen Sie um fünf Uhr und ich mache mit Ihnen eine Sightseeing-Tour, dann fahren wir mal diese Strecken ab. Wie gesagt: Über 62 Prozent all dieser Fahrzeuge sind Geschäftsfahrten. Und wo sind dann die beiden Parteien, die das «L» wie «Liberal» in ihrem Parteinamen haben, die sich einmal für das Gewerbe eingesetzt haben, die sich für die Handwerker starkmachen? 62 Prozent aller Fahrzeuge untertags sind zum Teil alles Handwerker. Es wird gearbeitet, es wird Zustellung gemacht, eine Waschmaschine muss gebracht werden, das können Sie nun schlicht und einfach nicht mit dem ÖV transportieren; in eine Anlaufstelle – selbstverständlich –, und von dort beginnt aber die Feinverteilung. Reden Sie doch in Ihrem Quartier mal mit Ihren Handwerkern, sofern Sie überhaupt noch einen Bezug dazu haben. Machen Sie das einmal, auch ihr, liebe Liberale. Das Votum der Erstrednerin hätte ich jetzt genommen und hätte gesagt: Genau so musst du argumentieren, wenn du für das CO<sub>2</sub>-Gesetz bist. Aber

das wurde abgelehnt. Liberal ist doch, dass man den Verkehrsträger nimmt, den man auch wirklich braucht. Und glauben Sie mir – auch ich bin ein Vielfahrer des ÖV –, dort, wo der ÖV existiert, und dort, wo er auch verlässlich ist – das ist noch ein Pferdefuss –, fährt man doch mit dem ÖV zur Arbeit. Es sind aber nicht sie, die unsere Strassen benötigen, es ist eine Kundschaft, die unsere Parkplätze und unsere Verkehrswege füllen, es sind unsere Unternehmer, die das brauchen, es sind die KMU-Betriebe, die das brauchen. Das ist ein Fact, und dieser Fact wurde hier mit keinem Wort erwähnt. Und ich staune auch, dass Vertreter des Gewerbeverbandes, der Wirtschaftskammer, hier einfach alles negieren und sagen: Jawohl, es sind alles nur die Damen und Herren vom Zürichberg, die unsere Strassen zupflastern und unsere Parkplätze zubauen. Das ist einfach nicht so und ich bitte Sie, dieses Postulat anzunehmen. Besten Dank.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Mobil zu sein, unsere Mobilität bringt tatsächlich einen grossen individuellen und auch einen gesellschaftlichen Nutzen und sie ist für eine prosperierende Volkswirtschaft unverzichtbar. Der Verkehr auf der Strasse, auf der Schiene und in der Luft verursacht aber auch hohe Kosten in Bezug auf Infrastruktur, Verkehrsmittel, Umweltbelastung, Unfälle, Gesundheit und so fort. Der Kanton Zürich ist von all dem sehr stark betroffen. Wir sind der bevölkerungsreichste Kanton der Schweiz und wir haben hier die meisten Mobilitätsbedürfnisse und das grösste Mobilitätsaufkommen. Entsprechend wichtig ist es auch, dass diese Diskussion im Kanton Zürich geführt wird, obwohl wir als urbaner Kanton eigentlich eine nicht so schlechte Ausgangslage haben. Die Strassen, die Velowege, die Fusswege werden von den Motorfahrzeughalterinnen und -haltern, also den Automobilistinnen und Automobilisten bezahlt. Und auch der ÖV hatte, zumindest vor Covid (*Corona-Pandemie*) – leider nicht im Moment, aber zumindest vor Covid –, einen sehr hohen Kostendeckungsgrad, schweizweit einmalig bei ungefähr 70 Prozent. Die Statistik des Bundes weist für das Jahr 2016 schweizweit Kosten in der Höhe von 90 Milliarden Franken aus, davon drei Viertel im Personen- und ein Viertel im Güterverkehr. Knapp 13,5 Milliarden Franken der genannten Summe sind externe Kosten, das heisst, sie werden nicht von den Verkehrsteilnehmenden, sondern von der Allgemeinheit getragen. Also kein einziger Verkehrsträger trägt die entstandenen Kosten vollumfänglich selber. Etwa 15 Prozent der nationalen Verkehrsleistung wird übrigens im Kanton Zürich erbracht, entsprechend hoch sind auch die externen Kosten im Kanton Zürich.

Und jetzt kommen wir zu des Pudels Kern: Eine verursachergerechte Anrechnung der Mobilitätskosten würde die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung markant verbessern. Diese Absicht hat der Regierungsrat bereits 2018 in seinem Gesamtverkehrskonzept festgeschrieben. Und nun ist mir selbstverständlich klar, dass Sie mir einen anspruchsvollen Auftrag geben. Doch ich verstehe die ablehnenden Voten nicht, ich kann sie wirklich nicht nachvollziehen. Jetzt sprechen alle von Verursachergerechtigkeit, alle sprechen von CO<sub>2</sub>-Neutralität, und wenn wir das dann anschauen wollen, mindestens was es für den Kanton Zürich bedeutet, dann will man es auch nicht. Dann will man halt lieber wieder in die alten Gräben zurückgehen und vorschreiben, es müsse fürs Auto bezahlt werden, aber für den ÖV nicht, oder umgekehrt. Natürlich ist es ein heisses Eisen, das Sie hier anfassen, aber ich frage Sie: Warum wollen Sie nicht hinschauen? Warum wollen Sie nicht, dass der Kanton Zürich als bevölkerungsreichster und mobilitätsintensivster Kanton hinschaut? Gerade auch nach der verlorenen CO<sub>2</sub>-Abstimmung hätten wir doch alle ein Interesse daran, dass wir hier genau hinschauen. Das ist übrigens auch Eigenverantwortung. Ich trage Verantwortung für die Mobilität, die ich wähle, und ich bin auch bereit, diese Verantwortung in Form von Finanzen zu leisten.

Noch ein Wort zum Thema «Mobility Pricing» auf Bundesebene: Sie haben es gelesen. Die Regierung ist zur Vorlage, wie sie derzeit vom UVEK (*Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation*) unterbreitet wurde, sehr kritisch, weil die zentralen Fragen in dieser Vorlage nicht beantwortet werden. Soll Mobility Pricing lenken? Soll Mobility Pricing Kostenwahrheit bringen? Soll Mobility Pricing Spitzen brechen? Es ist alles möglich, also auch Road Pricing, über diese Vorlage, und die Regierung des Kantons Zürich ist dezidiert der Meinung, dass hier diese Vorlage geschärft und auch klar gesagt werden muss, wozu ein Mobility Pricing denn da ist. Mobility Pricing, ein wesentliches Element, ist für den Kanton Zürich genau das, was das Postulat fordert, nämlich ein verursachergerechtes Pricing im Kanton Zürich. Und nun wollen wir hier genauer hinschauen. Wir wollen die Grundlagen erarbeiten. Schauen Sie, wir werden nichts entscheiden, wir werden nicht das System umkehren. Aber wir werden die Grundlagen erarbeiten, damit Sie hier im Rat eine Diskussion über verursachergerechte Mobilität, über CO<sub>2</sub>-gerechte Mobilität im Kanton Zürich haben, und so auch einen Beitrag leisten für die nationale Diskussion. Wir wollen seitens des Kantons Zürich und der Regierung nicht einfach Däumchen drehen und warten, was nun beim Bund passiert, sondern wir wollen selber die Grundlagen erarbeiten. Und wir hoffen natürlich,

dass wir dadurch auch einen substanziellen Beitrag an die nationale Diskussion geben können. Und schauen Sie, in der nationalen Diskussion wird es noch viele Hürden geben. Es muss das nationale Parlament und es muss das Volk von Mobility Pricing überzeugt werden. Und genau mit Blick auf diese Diskussion ist es doch gut, wenn wir vorbereitet sind und wenn der Kanton Zürich sagen kann: Ja, wir haben hier hingeschaut. Vielen Dank für die Überweisung des Postulates.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach):* Es soll eigentlich nicht Usus sein, dass man nach den gewichtigen Worten einer Regierungsrätin nochmals etwas ansetzt, aber ich erlaube mir zum ersten Mal, doch noch ein Wort dazu zu sagen: Wir haben jetzt sehr ausführlich gehört, warum wir dieses Postulat hier überweisen sollen. Und offenbar wurde doch nicht ganz genau hingehört: Die Gründe, die die Schwäche dieses Postulates zeigen, sind jetzt aus den Reihen der Grünliberalen, der Grünen, der Sozialdemokraten vorgebracht worden. Dieser Vorstoss ist mit derart vielen Mängeln behaftet, dass wir sie nicht überweisen können. Sie ist nicht stufenkonform, sie bringt ganz viel durcheinander: Das Wasser, die Luft, die Strasse, die Fussgänger, alles zusammen wird in einen Topf geworfen. Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh, ich habe noch Ihr Votum im Ohr, als es vor ungefähr zwei Jahren um die Überweisung der PI Wirth und um die Internalisierung der externen Kosten ging. Da ging es um etwas sehr Ähnliches, da ging es am Ende auch darum: Wer bezahlt das, was der Strassenverkehr verursacht. Damals haben Sie die Augen verdreht, Sie haben es nicht verstanden. Es musste in die Kommission zurückgegeben werden, diese ganz einfachen Forderungen, weil man offenbar nicht bereit war, das zu verstehen, was die PI klipp und klar formuliert hatte. Jetzt haben wir einen sehr ähnlichen Vorstoss und jetzt sind plötzlich alle Augen und Ohren offen, obwohl dieser Vorstoss in der Sache einiges durcheinanderbringt. Ich bitte Sie also, überweisen Sie dieses Postulat nicht. Es ist unter falschem Vorzeichen eingereicht worden, und ich erlaube mir zu sagen: Es ist auch ein kleines Stück «Greenwashing» dabei. Wir sollten echte grüne Vorstösse überweisen, die unserem Verkehr etwas bringen, nicht einfach Vorstösse, die nur dazu dienen, sich ein bisschen ein grünes Mäntelchen umzulegen. Ich danke Ihnen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 101 : 63 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 126/2020 zu überweisen.** Das Geschäft

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

Das Geschäft ist erledigt.

## **14. Verschiedenes**

### ***Lange Nacht der Museen***

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Noch eine kurze Information: Letzten Samstag wurde die Lange Nacht der Museen nach einem Jahr Pause wieder durchgeführt. Auch das Rathaus konnte zum neunten Mal im Rahmen dieses Anlasses besichtigt werden. Es wurde vom Künstlerinnenkollektiv «Frau K\*» (*Manuela Hitz und Tamara Widmer*) zum Thema «Im Fluss» zu einem Erlebnisraum umgestaltet. Ich hoffe, dass viele von Ihnen das auch gesehen haben. Es waren insgesamt 2154 Besucherinnen und Besucher im Rathaus, welche diese interessante Verfremdung unseres Gebäudes bestaunt haben. Den Mitarbeitenden der Staatskanzlei und der Parlamentsdienste, die diesen Anlass organisiert haben, danke ich im Namen des Kantonsrates ganz herzlich. (*Applaus*)

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

#### ***Fraktionserklärung der AL und der Grünen zur Absage des Alba-Festivals***

*Nicole Wyss (AL, Zürich):* Es ist uns bewusst, die Bekämpfung der Pandemie ist vordringlich, bringt eine Einschränkung der Grundrechte, und die Massnahmen zur Bekämpfung sind eine Gratwanderung zwischen Freiheit und Verbot. Die kurzfristige Absage des Alba-Festivals, des grössten kulturellen Ereignisses der albanischen Gemeinschaft, löst dennoch in verschiedener Hinsicht Bedenken aus. Die epidemiologischen Zahlen sind mindestens seit zwei Wochen bekannt, die Fakten über die Impfquoten liegen auf dem Tisch. Eine derart kurzfristige Absage bringt nicht nur die Veranstalter in organisatorische und finanzielle Bedrängnis, sondern zeugt auch von einem Zaudern und Zuwarten der Regierung. Vorausschauendes Regieren sieht anders aus.

Die Hinweise auf die tiefe Impfquote der albanischen Gemeinschaft, auf die zu erwartende hohe Zahl der Teilnehmenden, welche aus verschiedensten Orten anreisen, und auf die grosse Ansteckungsgefahr sind gegenüber dieser Gemeinschaft ausgrenzend und haben wenig mit dem Gebot der Rechtsgleichheit zu tun. Offenbar hat die Regierung

kein Vertrauen in die von ihr selbst auferlegten Schutzkonzepte. Entweder taugen die Schutzkonzepte etwas und man stellt deren Umsetzung mit den nötigen Massnahmen sicher, oder die Schutzkonzepte, welche für alle Veranstaltungen gleich sind, taugen nichts. Wenn nur eine Veranstaltung verboten wird, impliziert dies: Man traut den Veranstaltenden nicht. Dies ist ausgrenzend. Umso unverständlicher ist der Entscheid, wenn gleichentags eine mindestens so grosse Veranstaltung in der Stadt Zürich (*Zurich Pride Festival*) mit hoher Anziehungskraft für Menschen von nah und fern im Freien und Dutzenden von Anschlusspartys erlaubt wird.

Es ist verständlich, wenn sich die Angehörigen der albanischen Gemeinschaft so als Bürgerinnen und Bürger zweiter Klasse vorkommen. Wir erwarten vom Regierungsrat, dass er nicht nur intensiv das Gespräch mit der albanischen Gemeinschaft sucht, sondern die Veranstaltenden auch finanziell für sein kurzfristiges Handeln entschädigt.

### ***Fraktionserklärung der SVP zur Absage des Alba-Festivals***

*Claudio Schmid (SVP, Bülach):* Wir werden jetzt eine Fraktionserklärung zum gleichen Thema verlesen.

Die Fraktionserklärung, die uns soeben vorgetragen wurde, weist auf einige wichtige Umstände hin. Sie dringt aber nicht zum Kern des Problems vor. Und wie Sie alle wissen, ist eine halbe Wahrheit oft eine ganze Lüge. Anstatt einen ungeheuerlichen Fall von behördlicher Willkür als solchen zu benennen und zu kritisieren, wurden Nebelpetarden geworfen, die der Ablenkung dienen sollen. Aus unserer Sicht ist Folgendes festzuhalten:

Erstens: Justizdirektorin Jacqueline Fehr handelt nach voraufklärerischen Prinzipien. Nicht das Recht ist ihre Richtschnur, sondern politische Opportunität. Sie lässt zu, was ihr gefällt, und verbietet, was ihr missfällt. Wer das Alba-Festival verbietet, während zur gleichen Zeit und unter der gleichen Voraussetzung einer riesigen Techno-Veranstaltung am Flughafen Zürich und dem Theaterspektakel seinen Segen erteilt, tritt das Prinzip der Rechtsgleichheit mit Füßen. Und das ist keine Bagatelle, sondern ein flagranter Angriff auf den Rechtsstaat. Menschenansammlungen sind auch in Zeiten einer Pandemie ausschliesslich nach Massgabe sachlicher und rechtlicher Kriterien zu bewilligen oder zu verbieten. Politische Erwägungen dürfen dabei nicht die geringste Rolle spielen.

Es mutet auch sehr speziell an und hinterlässt mehr als Fragezeichen, wenn die Bewilligungsdirektion für kulturelle Anlässe zwar die Bewilligung erteilt, den Entzug aber als Präsidialverfügung kommuniziert.

Zur zweiten Feststellung: Die aktuelle Welle ist eine importierte Welle. Die SVP hat bekanntlich immer davor gewarnt, dass die Schweiz sich noch so einschränken könne, mit Super-Lockdowns, die die Wirtschaft und die Gesellschaft lähmen, mit «Bleiben-Sie-Zuhause!»-Zurufen der Landesregierung, mit Zertifikats-Bürokratie, die die Einheimischen schikanieren. Solange niemand die Grenzen kontrolliert, solange wird das Virus immer und immer wieder ins Land hereingetragen. Nirgends in Westeuropa wird die Einreise so wenig kontrolliert wie in der Schweiz, nämlich praktisch gar nicht. Das ist ein politischer Entscheid. Die Grenzkontrolle ist aus ideologischen Gründen tabu, sonst bekäme ja die SVP irgendwie doch noch recht.

Auch Frau Fehr steht nicht über gültigem Recht, Solo-Läufe sind unerwünscht und in jedem Fall kontraproduktiv. Die SVP verurteilt das Messen mit verschiedenen Ellen und sieht Frau Fehr hier in alleiniger Verantwortung. Recht muss für alle gleich sein. Besten Dank.

### ***Fraktionserklärung der SP zur Absage des Alba-Festivals***

*Markus Späth-Walter (SP, Feuerthalen):* So meistern wir die Pandemie nicht. Um es vorwegzunehmen: Wir können den Entscheid, das Alba-Festival wegen der epidemiologischen Lage abzusagen, nachvollziehen. Es ist nun zentral, die Überlastung der Spitäler zu verhindern, alles andere ist unverantwortlich gegenüber dem Spitalpersonal, aber auch gegenüber der übrigen Bevölkerung. Wenn die Spitäler wieder an den Anschlag kommen und wichtige Eingriffe verschoben werden müssen, stellt das eine gesundheitliche Bedrohung dar – für alle.

Die Art und Weise, wie dem Alba-Festival die Bewilligung entzogen wurde, ist aber tatsächlich irritierend. An einem Wochenende, wo gleichzeitig die Pride oder das Theaterspektakel stattfinden durften, da teilen wir die Einschätzung der SVP, braucht eine solche kurzfristige Absage eine fundierte Begründung und eine sorgfältige Kommunikation. Das ist leider gründlich misslungen. Und genau das ist in dieser angespannten Situation nicht hilfreich. Natürlich braucht es dringend eine höhere Impfquote. Diese erreichen wir jedoch nur mit einer starken Impfkampagne und viel Aufklärung. Da haben wir noch sehr viel Luft nach oben. Es braucht das Engagement aller – seien es Lehrpersonen, Fussballtrainerinnen und -trainer, Pfarrer, Pfarrerinnen, Integrationsbeauftragte oder Prominente.

Unverständlich ist vor allem der Zeitpunkt des Entscheids der Regierung zum Alba-Festival. So hat sich die epidemiologische Lage nicht erst einen Tag vor dem Festival massiv verschlechtert. Wir hätten er-



wartet, dass der Regierungsrat nach den Sommerferien, als die Fallzahlen und Hospitalisierungen der Reiserückkehrenden markant angestiegen sind, mit den Veranstaltern Kontakt aufnimmt. So hätte geprüft und beurteilt werden können, ob die Veranstalter in der Lage sind, das 3G-Konzept (*geimpft, genesen oder getestet*) unter diesen erschwerten Bedingungen umzusetzen. Eine Absage, keine 48 Stunden bevor das Festival die Tore öffnet, ist schlicht unfair. Nun ist der Schaden bei den Veranstaltern angerichtet.

Genau für solche Fälle wurde der Schutzschirm vor wenigen Monaten hier im Rat von uns beschlossen. Dass die Organisatoren diesen nicht beantragen, erschwert die Situation. Trotzdem braucht es nun eine faire finanzielle Lösung, da teilen wir die Einschätzung in der Fraktionserklärung der Grünen und der AL. Wir bitten den Regierungsrat, diese Lösung zu finden. Ansonsten wird die Entzweiung bezüglich Corona-Massnahmen weiter zunehmen. Dabei braucht es jetzt – ich wiederhole das bewusst – eine möglichst breit abgestützte Impfoffensive, um diese Pandemie endlich hinter uns zu lassen.

Stigmatisierung dagegen führt nur zu einer Entfremdung vom Staat und schadet damit der Impfkampagne, so kommen wir nicht weiter. Der einseitige Fokus auf eine einzelne Gruppe der Bevölkerung ist falsch, vor allem solange die grösste Partei in unserem Land bezüglich Impfen und wirksamen Schutzmassnahmen auf unsägliche Weise herumeiert, wie dies die SVP seit Wochen tut.

### ***Rücktrittserklärungen***

#### ***Rücktritt als Ersatzmitglied des Sozialversicherungsgerichts von Patrick Sager, Adliswil***

*Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Rücktrittsschreiben:* «Aufgrund meines Arbeitsplatzwechsels – Kündigung meiner Anstellung als Gerichtsschreiber beim Sozialversicherungsgericht des Kantons per Ende September 2021 – und der damit einhergehenden Nichtvereinbarkeit des Ersatzrichteramtes mit der neuen Anstellung bei einer im Sozialversicherungsrecht tätigen Rechtsschutzversicherung reiche ich Ihnen hiermit mein Rücktrittsgesuch ein und ersuche Sie höflich, mich per 15. Oktober 2021 vorzeitig aus meinem Amt als Ersatzrichter des Sozialversicherungsgerichts zu entlassen. Für das mir entgegengebrachte Vertrauen danke ich Ihnen sehr.

Freundliche Grüsse, Patrick Sager.»

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Ersatzmitglied des Sozialversicherungsgerichts Patrick Sager, Adliswil, 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 15. Oktober 2021 ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

***Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse***

- **Fehlende Rechtsgleichheit in Stadt und Kanton Zürich**  
*Anfrage Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos)*
- **Erkenntnisse aus dem Alba-Festival**  
*Anfrage Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Isabel Garcia (GLP, Zürich), Anne-Claude Hensch Frei (AL, Zürich), Qëndresa Hoxha-Sadriu (SP, Opfikon)*
- **Einführung eines Splittingsystems / Abschaffung der «Heiratsstrafe»**  
*Anfrage Marcel Suter (SVP, Thalwil), Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen), Tobias Weidmann (SVP, Hettlingen)*
- **Alba Festival und Pride Festival: Ungleiche Corona-Entscheide**  
*Anfrage Hans Egli (EDU, Steinmaur), Erich Vontobel (EDU, Bubikon), Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf)*

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Zürich, den 6. September 2021

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 4. Oktober 2021.