


84. Sitzung, Montag, 23. November 2020, 08:15 Uhr

 Vorsitz: *Roman Schmid (SVP, Opfikon)*
Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 2**
 Antworten auf Anfragen
 Ratsprotokolle zur Einsichtnahme
- 2. Wahl Ersatzmitglied Verwaltungsgericht 3**
 für Martin Bertschi
 Antrag der Interfraktionellen Konferenz
 KR-Nr. 405/2020
- 3. Gesetz über Urnenabstimmungen in
 Versammlungsgemeinden während der Corona-Pandemie 4**
 Antrag der Redaktionskommission vom 17. November 2020
 5662b
- 4. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2021-2023 .. 15**
 Antrag des Regierungsrates vom 9. September 2020 und
 gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom
 20. Oktober 2020
 Vorlage 5654
- 5. Zeitgemässes Nachtnetz für den Kanton Zürich
 (Ergänzungsbericht) 35**
 Antrag des Regierungsrates vom 11. März 2020 zum Postulat KR-
 Nr. 180/2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für
 Energie, Verkehr und Umwelt vom 20. Oktober 2020
 Vorlage 5558c
- 6. Genehmigung der Abrechnung des Rahmenkredits Zürcher
 Verkehrsverbund für die Fahrplanperiode 2018/2019 44**

Antrag des Regierungsrates vom 26. August 2020 und
gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und
Umwelt vom 20. Oktober 2020

Vorlage 5369b (schriftliches Verfahren)

7. Verkehrsplanung Zürcher Unterland..... 45

Postulat Christian Müller (FDP, Steinmaur), Ann Barbara Franzen
(FDP, Niederweningen), Michael Biber (FDP, Bachenbülach)
vom 25. März 2019

KR-Nr. 109/2019, Entgegennahme, Diskussion

8. Lohndumping bei der Firma Goger Swiss AG..... 53

Interpellation Markus Bischoff (AL, Zürich), Daniel Sommer
(EVP, Affoltern a. A.), Andreas Daurù (SP, Winterthur) vom 13.
Mai 2019

KR-Nr. 135/2019, RRB-Nr. 659/3. Juli 2019

9. Verschiedenes..... 62

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

Rückzug

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsident Roman Schmid: Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass
bei Geschäft Nummer 6 von der Kommission für Energie, Verkehr und
Umwelt schriftliches Verfahren beantragt wurde. Ich beantrage Ihnen
deshalb, die Vorlage 5369b im schriftlichen Verfahren zu behandeln.
Sie sind damit einverstanden.

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

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Roman Schmid: Der Regierungsrat hat uns die Antwor-
ten auf acht Anfragen zugestellt:

– KR-Nr. 300/2020, Katzenschutz im Kanton Zürich

*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Martin Huber
(FDP, Neftenbach), Jörg Kündig (FDP, Gossau)*

- KR-Nr. 303/2020, Temporäre AAA-Helilandebasen
Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Christian Lucek (SVP, Dänikon)
- KR-Nr. 305/2020, Obsolete und teure Stellen-Ausschreibungen im
Zeitalter fortgeschrittener Digitalisierung
*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht), Nina Fehr Düsel (SVP, Küs-
nacht), Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg)*
- KR-Nr. 323/2020, Gesundes Augenmass bei der Maskentragpflicht
*Dieter Kläy (FDP, Winterthur), Martin Farner-Brandenberger
(FDP, Stammheim), Marc Bourgeois (FDP, Zürich)*
- KR-Nr. 324/2020, Biodiversitätsschädigenden Subventionen im
Kanton Zürich
*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Alex Gantner
(FDP, Maur)*
- KR-Nr. 325/2020, Mitglieder des Kantonsrates als Angestellte der
kantonalen Verwaltung III
Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)
- KR-Nr. 348/2020, Nähe der Schulpflege zum Schulalltag
*Christa Stünzi (GLP, Horgen), Daniela Güller (GLP, Zürich),
Nathalie Aeschbacher (GLP, Zürich)*
- KR-Nr. 362/2020, Zusammenhänge zwischen Drogenkonsum und
schwerer Körperverletzung mit Todesfolgen, Invalidität bei Unfäl-
len und Gewaltverbrechen
*Hans Egli (EDU, Steinmaur), Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht),
Erich Vontobel (EDU, Bubikon)*

Ratsprotokolle zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates sind einsehbar:

- Protokoll der 80. Sitzung vom 2. November 2020, 8.15 Uhr
- Protokoll der 81. Sitzung vom 9. November 2020, 8.15 Uhr

2. Wahl Ersatzmitglied Verwaltungsgericht

für Martin Bertschi

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 405/2020

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

Arthur Alexander Brunner, Zürich.

Ratspräsident Roman Schmid: 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, Arthur Alexander Brunner als gewählt. Ich gratuliere zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Gesetz über Urnenabstimmungen in Versammlungsgemeinden während der Corona-Pandemie

Antrag der Redaktionskommission vom 17. November 2020

5662b

Ratspräsident Roman Schmid: Auf Ihrem Tisch haben Sie einen Antrag von Hans-Peter Amrein zu Paragraf 1. Diesen behandeln wir als Rückkommensantrag. Sollte dieser Antrag eine Mehrheit finden, bedarf diese Änderung einer weiteren Redaktionslesung. Über Ziffern II bis IV dieser Vorlage würde ebenfalls nach der dritten Lesung befunden.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Präsidentin der Redaktionskommission: Die Redaktionskommission hat diese Vorlage letzte Woche geprüft. Wir haben Änderungen vorgenommen, die aber in der Vorlage versehentlich nicht mit einem Strich gekennzeichnet sind. Und zwar betrifft es Paragraf 2. Wir haben aus Paragraf 2 zwei Absätze gemacht. Den Litera c des GLP-Antrags haben wir als separaten Absatz 2 aufgeführt, weil es sonst sprachlich nicht aufgeht. Paragraf 2 hat also neu einen Absatz 2 und beim Absatz 1 fehlt das «1». Das sind die Änderungen, die wir vorgenommen haben, aber wie gesagt, der Strich fehlt. Besten Dank.

Redaktionslesung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. Es wird folgendes Gesetz erlassen:

§ 1.

Ratspräsident Roman Schmid: Hier liegt, wie eingangs erwähnt, ein Rückkommensantrag von Hans-Peter Amrein vor. Für das Rückkommen braucht es 20 Stimmen.

Zu was wünschen Sie das Wort, Herr Amrein? (*Hans-Peter Amrein ruft: «Zum Rückkommen!»*) Zum Rückkommen haben Sie das Wort nicht. Beim Rückkommen wird nicht diskutiert, beim Rückkommen wird abgestimmt. Sie benötigen 20 Stimmen für Ihr Rückkommen.

Abstimmung

Für den Antrag auf Rückkommen stimmen 18 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 20 Stimmen nicht erreicht. Rückkommen ist abgelehnt.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich habe mich schon vor der Abstimmung zum Rückkommen gemeldet und ich möchte hier festhalten, dass gemäss Kantonsratsreglement Paragraf 53 Absatz 1 und 2 jedes Ratsmitglied einen Antrag zu einem hängigen Beratungsgegenstand stellen kann. Dieses Gesetz ist ein hängiger Beratungsgegenstand. Der Antrag muss gemäss Paragraf 53 Absatz 2 schriftlich erfolgen und die Begründung kann mündlich erfolgen. Das heisst, der entsprechende Antrag liegt vor und ist zu behandeln. Das Rückkommen vorher wäre gar nicht nötig gewesen und ist ein Widerspruch zum Kantonsratsreglement. Sonst könnten wir ja gar nicht mehr zu jedem hängigen Beratungsgegenstand Antrag stellen. Natürlich ist das nach der Schlussabstimmung nicht mehr möglich, aber in der zweiten Lesung ist es ohne Rückkommen möglich.

Ratspräsident Roman Schmid: Es ist richtig, dass in der zweiten Lesung Anträge gestellt können, jedoch muss dazu ein Rückkommensantrag gestellt werden. Wir haben dies nach der Einführung des neuen Kantonsratsgesetzes in einer Auslegeordnung so entschieden. Wir haben dies vor drei Monaten hier beim Energiegesetz genau so gemacht mit einem Rückkommensantrag.

Einen Fehler habe ich gemacht, dafür möchte ich mich entschuldigen. Hans-Peter Amrein hätte selbstverständlich das Wort gehabt, um seinen Rückkommensantrag zu begründen. Sie dürfen das jetzt tun. Es wird aber über den Rückkommensantrag keine Diskussion stattfinden, das ist richtig so. Aber begründen dürfen Sie diesen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Was hier gerade vorgegangen ist, zeigt, wie diese Geschäftsleitung schlecht beraten ist; schlecht beraten, ja, Entschuldigung, es ist so. Der Direktor der Verwaltung (*gemeint ist Generalsekretär Moritz von Wyss*) ist überfordert.

Was hier in ein Paragraf 1 Absatz 2 gemacht wird, ist falsch. Es ist falsch, weil die Einheit der Materie verletzt wird. Die Einheit der Materie wird grundlegend verletzt, wenn in den Gemeinden über Budget und Steuerfuss gemeinsam abgestimmt wird. Budget und Steuerfuss sind zwei separate Vorlagen. Das sind sie auch hier im Rat. Ich werde dann Antrag stellen, sollten Sie das so überweisen, dass man diese beiden Dinge miteinander behandelt, und ich kann Ihnen sagen: Da wäre ich dann wirklich alleine, wenn ich das tun würde. Man muss das anschauen, es ist ein redaktioneller Fehler. Er ist der Redaktionskommission durchgeflutscht, auf gut Deutsch; mir auch in der ersten Lesung. Und jetzt, wo die Redaktionskommission das auseinandergenommen hat, ist es mir klar geworden, dass es so nicht geht. Es ist eine einfache Sache, eine ganz einfache Sache: Man muss ganz einfach beschliessen, dass in zwei Vorlagen – einer über das Budget und einer über den Steuerfuss – abgestimmt wird. Ich habe geschlossen.

Ratspräsident Roman Schmid: Wie gesagt, über Rückkommen findet keine Diskussion statt. Der Antragsteller hat seinen Antrag begründet. Ich gebe zu, ich habe einen Fehler gemacht. Wir stimmen noch einmal über Rückkommen ab. Hans-Peter Amrein hat einen Rückkommensantrag zu Paragraf 1 gestellt und hat diesen begründet.

Abstimmung

Für den Antrag auf Rückkommen stimmen 20 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 20 Stimmen erreicht. Rückkommen ist beschlossen.

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Präsident der Kommission für Staat und Gemeinden (STGK): Besten Dank für die Worterteilung. Ich habe nicht für Rückkommen gestimmt, trotzdem erhoffe ich mir von dieser kurzen Debatte Klarheit, auch für die Schlussabstimmung.

Hans-Peter Amrein hat einen sehr wichtigen Punkt eingebracht, einen Punkt, den selbstverständlich die STGK ebenfalls beraten hat, mit dem sie sich intensiv auseinandergesetzt hat. Das Anliegen von Hans-Peter Amrein, nämlich, dass der Souverän nicht in einem Sachzwang ist, über Budget und Steuerfuss quasi in einer einzigen Frage zu bestimmen und damit die Einheit der Materie zu verletzen, diesem Problem ist die

STGK entgegengetreten und hat letztendlich mit Zustimmung dieses Rates in der letzten Woche auch eine Änderung eingebracht, dass die Exekutive verpflichtet ist, wenn sie den Steuerfuss ändern will, dem Souverän eine Variantenabstimmung unterbreiten muss – Budget mit bestehendem Steuerfuss und Budget mit neuem Steuerfuss. Und selbstverständlich darf oder soll die Exekutive auch dem Souverän eine Empfehlung abgeben, welche Variante zu bevorzugen ist.

Unterstützen Sie den Antrag Amrein, hat das zur Folge, dass zwei separate Vorlagen an die Urne gelangen, einmal Vorlage Budget und einmal Vorlage Steuerfuss. Und dann könnte es vorkommen, dass Budget mit neuem Steuerfuss, wie von der Exekutive beantragt, genehmigt ist und zeitgleich der Steuerfuss aber nicht. Und das ist genau die Krux. Und genau daher haben wir vor einer Woche für das Bedürfnis Amrein einen anderen Weg zur Lösung gefunden. Sie dürfen also getrost der Vorlage der Redaktionskommission zustimmen. Das Anliegen Amrein ist dort eingeflossen. Der Antrag Amrein, wie erwähnt, würde an der Urne zu einem Schlamassel führen, wenn dann einmal ein Ja resultiert und einmal ein Nein. Deshalb hoffe ich hier Klarheit geschaffen zu haben und empfehle Ihnen, dem Gesetz, diesem Geschäft gemäss Redaktionskommissionsantrag zuzustimmen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Ich glaube nicht, dass ich hier den Schlamassel anrichte, sondern Sie haben in scheinbar in der STGK angerichtet. Ich muss sagen, ich habe das STGK-Protokoll nicht gelesen, wir kriegen so viel Papier. Aber wenn Sie das Budget eben nicht ablehnen oder ihm nicht zustimmen können – und genau das verursachen Sie hier mit Ihren geteilten Vorlagen, man kann dann eben nichts mehr über das Budget sagen –, dann verstossen Sie wahrscheinlich sogar gegen unsere Verfassung. Ich habe mich auch rückversichert. Ich habe nämlich nicht mit einem Verfassungsrechtler, sondern mit mehreren Verfassungsrechtlern und auch Richtern gesprochen. Und alle sagen mir: So hält es nicht. Es hält einfach nicht. Sie müssen zwei Vorlagen machen, eine übers Budget und eine über den Steuerfuss. Und dann können Sie noch Ihre Varianten für den Steuerfuss machen, und dann hält es. Aber es braucht zwei Vorlagen. Also theoretisch könnten Sie drei Abstimmungszettel haben, das ist so. Was Sie hier machen, ist falsch, verletzt die Einheit der Materie, und zwar grundlegend, Herr Präsident der STGK und Frau Präsidentin der Redaktionskommission. Nochmals, ich entschuldige mich, dass ich erst jetzt komme, das war nicht Absicht, ich habe es erst jetzt gesehen, aber das ist fundamental falsch. Und ich bitte jetzt doch – ich sehe sie nicht auf den Listen – die beiden Herren,

Martin Hübscher von der SVP, die ja die Gemeinden vertritt oder immer sagt, sie vertrete die Gemeinden, hier vorne Stellung zu nehmen, und von Hans-Peter Brunner der FDP auch, von den Liberalen, die auch die Gemeinden vertreten, und mir und vor allem draussen den Stimmbürgern, die dann – ich sage jetzt mal – um die Abstimmung über das Budget, wenn sie damit nicht einverstanden sind, betrogen werden, zu erklären, wieso Sie so etwas zulassen wollen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wir befinden uns, wie ich es schon vor einer Woche am Nachmittag gesagt habe, in einer Periode der Dringlichkeit und der schlechten Legiferierung. Und hier sollten wir es richtig machen. Ja, der Stimmbürger kann ein Budget annehmen. Ja, der Stimmbürger kann gleichzeitig den Steuerfuss, der angesetzt wird, ablehnen. Das soll er auch können und das ist verwaltungsrechtlich in Ordnung. Daher hat Hans-Peter Amrein recht, wenn er verlangt, dass es zwei Vorlagen braucht. Denn es ist nicht so, dass der Stimmbürger nur über ein Budget mit dem Steuerfuss gemeinsam abstimmen kann. Das ist nicht so, das war auch früher in den Versammlungsgemeinden nicht so. Es gab immer zwei Abstimmungen: eine über das Budget und eine zweite über den Steuerfuss. Und zu beiden muss der Stimmbürger das Recht haben abzustimmen, Ja oder Nein zu sagen. Er kann das Budget jetzt ja sowieso nicht verändern. Das heisst, es wird für ihn noch schwieriger sein, zu beurteilen, ob jetzt die Anhebung eines Steuerfusses gerechtfertigt ist oder nicht. Darum braucht es zwei Vorlagen. Insofern, wenn wir jetzt diese Vorlagen oder dieses Gesetz noch einigermaßen retten wollen, dann bitte ich Sie, diesem Antrag Amrein zuzustimmen.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Ich schliesse mich dem Antrag Amrein und jetzt auch Habicher ebenfalls an. Es ist zwingend rechtlich so, dass der Stimmbürger über beides auch getrennt abstimmen können muss. Man kann ihm nicht die Abstimmung über das eine Thema vor-enthalten, das geht einfach nicht. Also zwei verschiedene Sachen, Einheit der Materie nicht gegeben. Der Stimmbürger muss zwei Zettel bekommen und muss darüber abstimmen können. Wie man das technisch macht, ob man das gleichzeitig ins gleiche Couvert tut oder ob man es später macht, ist eine andere Frage. Noch etwas: Stellen Sie sich das Gleiche für den Kantonsrat vor. Es würde jetzt ein Gesetz erlassen, dass wegen Corona (*Covid-19-Pandemie*) statt der Kantonsratsversammlung eine Urabstimmung über Budget und Steuerfuss stattfindet. Und dann würde zusammengelegt. Über Budget und Steuerfuss darf man

nicht mehr separat abstimmen, sondern nur noch ankreuzen: Bin ich einverstanden mit dem Budget, bin ich nicht einverstanden? Und dann ist der Steuerfuss auch gleich geritzt. So geht es nicht. Es ist einfach rechtlich unmöglich. Ich danke Ihnen.

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Präsident der STGK: Besten Dank, dass ich hier nochmals Gelegenheit bekomme, etwas zu präzisieren: Es ist an der Gemeindeversammlung auch so, dass Sie grundsätzlich ein Traktandum haben. Sie haben eine Vorlage und innerhalb von dieser Vorlage stellen sich dann letztlich zwei Fragen, nämlich die Frage über Budget und über Steuerfuss. Wenn Sie dem Antrag der Exekutive an der Versammlung nicht folgen, dann stimmen Sie letztendlich über ein geändertes Budget ab, nämlich übers Budget mit dem entsprechenden Steuerfuss, den der Souverän entschieden hat. Insofern haben wir mit der jetzt vorliegenden Vorlage eigentlich die genau gleiche Wahlfreiheit. Der Souverän ist unabhängig bei der Frage, ob er das Budget ablehnt oder nicht. Und wenn er das Budget gutheisst, hat er mit der Variantenabstimmung die Auswahl, ob er den neuen Steuerfuss will oder ob er den alten Steuerfuss will. Insofern ist die Einheit der Materie gewahrt und dem Ganzen auch Genüge getan. Ich stelle aber hier anhand der Debatte auch fest, dass die Situation und damit auch das Gesetz zugegebenermassen sehr, sehr technisch ist. Das spricht natürlich auch dafür, dass die Gemeinden sehr gut beraten sind, wenn sie, wenn immer möglich, die Versammlungen durchführen. Ist das nicht möglich, haben wir jetzt dieses Übergangsgesetz, welches dem Souverän die Möglichkeit gibt, seinen Willen getrennt bezüglich Budget und Steuerfuss zu äussern. Das ist sichergestellt. Insofern besten Dank für die Unterstützung dieser Vorlage.

Hans-Peter Brunner (FDP, Horgen): Wir leben in ungewöhnlichen Zeiten und entsprechend ist natürlich auch die Legiferierung etwas ungewöhnlich, da sind wir uns, glaube ich, alle einig. Es ist auch immer problematisch, wenn wir im Eilzugstempo legiferieren müssen. Was wir heute bei diesem Rückkommen besprechen, ist aber ein Thema, das wir in der STGK ausdrücklich und ausführlich besprochen haben. Einheit der Materie ist ein schwieriges Thema, aber in diesem konkreten Fall geht es ja darum, dass wir eben gerade auch mit dem Argument der Einheit der Materie verhindern wollen, dass Steuerfuss und Budget unterschiedliche Urnenresultate erhalten. Es ist eben ein Unterschied, ob Sie eine Gemeindeversammlung haben, wo Sie über das Thema debattieren können, mit Änderungsanträgen. Sie können dann diskutieren

und können über die mündliche Verhandlung erreichen, dass man dann eben ein Ergebnis erhält, das sowohl Budget wie auch Steuerfuss umfasst. Wenn wir das jetzt schriftlich machen – und wir machen diese schriftlichen Abstimmungen ja nur aus einer Not heraus für die wenigen Gemeinden, die aufgrund der Corona-Situation keine Gemeindeversammlung durchführen können. Es geht nicht ums Wollen, es geht ums Können. Dann ist eben die Frage: Wollen wir das zulassen, dass der Steuerfuss beispielsweise abgelehnt und das Budget angenommen werden könnte? Und wenn wir Absatz 2 von Herrn Hans-Peter Amrein so übernehmen, dann ist das eine konkrete Gefahr. Das wollen wir nicht, wir wollten genau das verhindern. Deshalb haben wir auch gesagt: Es kann Fälle geben, in denen eben das neue Budget von der Bevölkerung nicht goutiert wird. Deshalb haben wir die Variantenabstimmung in der ersten Lesung miteinander so beschlossen. Und mit dieser Variantenabstimmung beugen wir der Gefahr vor, dass wir mit einem Budget, aber ohne Steuerfuss dastehen. Ich bitte Sie im Namen der FDP-Fraktion eindringlich, dass wir jetzt endlich abschliessen und dieses Gesetz auf den Weg bringen. Besten Dank.

Maria Rita Marty (SVP, Volketswil): Also ich würde doch bitten, dass jeder das selbst durchliest, was in dieser Vorlage drinsteht, dann sieht man, dass man keine Wahl hat, das Budget abzulehnen, aber, falls die Mehrheit der Stimmberechtigten dieses Budget annimmt, den alten Steuerfuss zu haben oder eben nicht oder den neuen. Man hat diese Wahl nicht. Man kann nur das Budget annehmen mit dem Steuerfuss, der einmal war, oder ein Budget mit dem geänderten Steuerfuss. Aber das Budget ablehnen, diese Wahl hat der Stimmberechtigte nicht. Weil die Einheit der Materie nicht gegeben ist, hat man beim Budget mit dem geänderten Steuerfuss nur die Wahl, entweder Ja zu beidem oder Nein zu beidem zu sagen. Aber die andere Variante, die dem Stimmberechtigten auch zur Wahl stehen sollte, ist so nicht gegeben. Darum werden die Rechte des Stimmberechtigten verletzt, weil er nicht alle Möglichkeiten wahrnehmen kann. Ich bitte Sie, das doch durchzulesen und selber zu merken: Wenn ich das Budget nicht annehmen will, dann habe ich diese Wahl überhaupt nicht. Diese Wahl habe ich nicht. Bitte lesen Sie doch das. Ja, zweimal Nein. Aber ich will nur das Budget ablehnen, aber der Steuerfuss ist für mich gut, wieso muss ich beides ablehnen? Also bitte überlegen Sie. Es ist nicht wirklich schwer. Ich denke, mit einem normalen IQ sollte man das schaffen, Danke vielmals.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Der Fraktionssprecher der SVP (*Martin Hübscher*) verzichtet scheinbar, zu diesem wichtigen Thema Stellung zu nehmen, seine Kollegin hat das für ihn ja getan. Ich nehme das zur Kenntnis. Jetzt streckt er auf, ja, sehr gut.

Der Vertreter der FDP spricht von einer konkreten Gefahr. Ja, Herr Brunner, Hans-Peter Brunner, was meinst du eigentlich damit? Konkrete Gefahr? Ist die Demokratie eine konkrete Gefahr? Ist die Demokratie für die Freisinnige Fraktion eine konkrete Gefahr? Nein, sicher nicht für die Mehrheit deiner Fraktion. Aber du bist Jurist und deshalb überleg dir, was hier ist. Natürlich ist es problematisch und ich zitiere dich, wenn man im Eilzugstempo so was durchzieht. Es ist problematisch, mir ist es auch durchgerutscht, wie gesagt, in der ersten Lesung. Aber verhindern wollen, dass Budget und Steuerfuss unterschiedliche Urnenresultate erhalten? «Wir wollen verhindern, dass Budget und Steuerfuss unterschiedliche Urnenresultate erhalten», hören Sie mal genau zu, was der Jurist Brunner Ihnen gesagt hat. Ja, Herr Forrer hat es auch gelesen. Nein, das darf nicht sein. Das darf nicht sein, dass man im Kanton Zürich verhindern will, dass Budget und Steuerfuss unterschiedliche Resultate erhalten. Es muss möglich sein. Es muss doch sein, dass das Budget beraten werden kann. Und wenn das Budget beraten und abgestimmt ist, dann ist das Budget beschlossene Sache. Und dagegen kann man den Steuerfuss ablehnen. Aber andererseits muss es auch möglich sein, einen Steuerfuss anzunehmen und das Budget abzulehnen. Und das ist nicht möglich, Frau Marty hat es Ihnen erklärt.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Ich bin angesprochen worden. Ich scheue mich nicht, unsere Meinung kundzutun, im Gegenteil, aber es wurde alles gesagt und wir haben hier nach meinem Verständnis fast eine Kommissionssitzung. Wir sind aber im Kantonsrat und nicht in einer Kommissionssitzung. Wir haben das in der Fraktion besprochen, vorbesprochen mit unseren STGK-Leuten, und genau diese Frage kam auch in der Vorbesprechung auf. Die Sache wurde diskutiert. Das ist jetzt eben der konkrete Schluss. Nochmals: Uns allen ist lieber, wir haben eine Gemeindeversammlung. Das ist der beste Weg. Wir wollen aber – und das ist der Fakt, warum wir dieses Gesetz hier überhaupt vor uns haben –, falls es nicht möglich sein sollte, eine Gemeindeversammlung zu machen, über Budgets verfügen. Wenn wir in den einzelnen Gemeinden nicht über Budgets verfügen, dann trifft das die Gemeinden hart und es trifft eben auch die Demokratie hart, weil der Regierungsrat

allenfalls über sie hinweg beschliesst. Einen materiellen Zusammenhang gibt es sehr wohl: Das Budget und der Steuerfuss hängen materiell zusammen. Logischerweise ist das Budget geändert, wenn ein anderer Steuerfuss angenommen wird, und dies kann man in einer schriftlichen Abstimmung nicht anders lösen. Das ist der Kompromiss, der genau für diese Notfälle herausgekommen ist, den wir hoffentlich nicht brauchen, weil sich die Pandemie ja stabilisiert – auf hohem Niveau, sagen wir es mal so. Deshalb brauchen wir das hoffentlich gar nicht. Das ist unsere Haltung.

Stimmen Sie dem Antrag der STGK zu. Der wurde so beraten, wurde so abgewogen. Lehnen Sie diesen Antrag ab, herzlichen Dank.

Ordnungsantrag

Ratspräsident Roman Schmid: Markus Späth stellt den Ordnungsantrag auf

Schliessung der Rednerliste.

Rednerinnen und Redner, die noch auf der Liste sind, dürfen so oder so noch sprechen.

Abstimmung über den Ordnungsantrag

Der Kantonsrat stimmt dem Ordnungsantrag auf Schliessung der Rednerliste mit 131 : 16 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) zu.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Es ist sehr einfach: Sie wollen dem Stimmbürger in den Gemeinden eine Variantenabstimmung unterbreiten. Sie wollen aber verhindern, dass der Stimmbürger über das Budget alleine abstimmen kann. Denn Sie sagen: Zum Budget gehört immer ein Steuerfuss. Nun schränken Sie aber die Möglichkeiten des Stimmbürgers willkürlich ein. Die STGK will nach den Aussagen von Herrn Brunner nicht, dass nur ein Budget oder nur ein Steuerfuss angenommen wird. Entschuldigung, aber der Stimmbürger darf das. Er darf das Budget ablehnen, er darf auch den Steuerfuss ablehnen, und er soll das separat dürfen. Es ist in seiner Kompetenz, dies so zu beraten und an der Urne abzulehnen. Wenn Sie das nicht wollen, dann greifen Sie in seine Rechte ein. Und schlussendlich haben Sie das Problem, dass der Stimmberechtigte nicht mehr differenziert abstimmen kann und sich das Verwaltungsgericht um das Ergebnis kümmern muss. Es wird dann

einen juristischen Prozess geben und am Schluss haben Sie für die Versammlungsgemeinden wieder einen Scherbenhaufen. Sie werden also nicht verhindern können, dass ein Budget oder eine Abstimmung kassiert wird. Darum sollten wir besser legiferieren und wir sollten diese Differenzierung nach dem Antrag von Hans-Peter Amrein machen dürfen. Sie dürfen hier nicht die Versammlungsgemeinden schon von vornherein in der Auswahl einschränken. Sonst ist die Urnenabstimmung sowieso obsolet, denn Sie sagen ja dem Stimmbürger, er kann nur zustimmen mit Steuerfuss oder ablehnen. Er soll aber über das Budget und über den Steuerfuss separat abstimmen können. Er soll dem Gemeindevorstand sagen können: «Wir wollen den Steuerfuss behalten, macht ihr ein Budget nach diesem Steuerfuss! Und wenn ihr das nicht könnt, habt ihr verloren.» Das soll der Stimmberechtigte auch können. Und darum bitte ich Sie, dem Antrag Amrein zuzustimmen und das Gesetz entsprechend zu ändern.

Regierungsrätin Jacqueline Fehr: Möglicherweise ist es etwas eine Phantomdebatte. Wie viele Gemeinden werden überhaupt vom Recht Gebrauch machen, ihre Gemeindeversammlung an der Urne durchzuführen? Und wie viele Gemeinden, die einen höheren Steuerfuss beantragen, werden diese Vorlage an die Urne bringen? Wir haben schon letztes Mal festgestellt: Eine Gemeinde, die einen höheren Steuerfuss beantragt, ist ja wahrscheinlich wirklich gut beraten, dies an einer Gemeindeversammlung zu tun und nicht an einer Urnenabstimmung. Das mal überhaupt zur Dimension des Problems.

Dann aber zum Inhalt. Herr Amrein, für einmal möchte ich gern von Ihnen wissen, mit welchen Richtern und welchen Verfassungsexperten Sie darüber gesprochen haben. Die Sache ist nämlich einigermaßen uneindeutig: Paragraph 101 des Gemeindegesetzes sagt, dass Budget und Steuerfuss an derselben Sitzung genehmigt werden müssen. Das gehört zusammen, das ist ein Traktandum. Das wird auch so an der Urnenabstimmung sein, das ist ein Traktandum. Sie haben mit der Variantenabstimmung, die Sie letztes Mal eingeführt haben, sichergestellt, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zwischen einem Budget mit bestehendem Steuerfuss und einem Budget mit geändertem Steuerfuss entscheiden können. Würde man dem Antrag Amrein folgen, dann käme es dazu, dass wenn eines der beiden abgelehnt wird, das Ganze abgelehnt wäre. Das heisst, es kommt aufs gleiche heraus. Wenn Sie ablehnen, haben Sie abgelehnt, wenn Sie zustimmen, haben Sie zugestimmt. Der Antrag Amrein bringt nichts, braucht's nicht und ich würde

wirklich sehr gern wissen, welche Juristen Sie in diesem Fall beraten haben.

Wie gesagt, die Sache ist sehr eindeutig. Das Gemeindegesetz gibt uns hier eine klare Vorgabe. Sie haben mit dem Variantenantrag letzte Woche die letzten Unklarheiten ausgeräumt. Ich bitte Sie, der Vorlage so zuzustimmen.

Ratspräsident Roman Schmid: Nun, die Rednerlist wurde geschlossen, aber es wurde auch eine direkte Frage an den Antragsteller gestellt. Ich gebe das Wort zum letzten Mal zur Beantwortung – Herr Amrein, zur Beantwortung der gestellten Frage an Sie –, und dann werde ich abstimmen lassen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Ich möchte Sie hier nicht blossstellen. Sie haben schlecht legiferiert, Sie haben ein Gesetz schlecht ausgearbeitet. Es ist so. (*Zwischenrufe: «Antwort!»*) Ich antworte, ich antworte. Das Gesetz ist schlecht ausgearbeitet. Sie haben von Phantomabstimmungen gesprochen, das ist eine Sache, die so nicht geht, dem Stimmvolk gegenüber. (*Zwischenrufe: «Namen!»*)

Ratspräsident Roman Schmid: Herr Amrein, Sie müssen jetzt auf die Frage eingehen.

Hans-Peter Amrein fährt fort: Ich habe mich bei Verwaltungsgerichtsmitgliedern, ich habe mich bei meinen Anwälten rückversichert. Ich habe mich rückversichert und es ist so und Sie werden es sehen, wenn Sie hier dieser Sache, die verfassungsmässig falsch ist, die absolut falsch ist – die Einheit der Materie wird verletzt –, wenn Sie dem hier zustimmen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Antrag von Hans-Peter Amrein gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 154 : 8 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§§ 2 und 3

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Roman Schmid: Die Dringlicherklärung dieses Gesetzes bedarf nach Artikel 37 der Kantonsverfassung der Zustimmung von zwei Dritteln der anwesenden Mitglieder.

Die Tür ist zu schliessen. Die Anwesenden drücken bitte die Präsenztaste. Es sind 170 Mitglieder anwesend. Die Zweidrittelmehrheit beträgt demnach 114 Stimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 160 : 6 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), Ziffer II der Vorlage 5662b zuzustimmen und das Gesetz nach Artikel 37 der Kantonsverfassung als dringlich zu erklären.

Ratspräsident Roman Schmid: Die Tür kann geöffnet werden.

III. und IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Roman Schmid: Damit ist die Vorlage redaktionell durchberaten.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 158 : 3 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), der Vorlage 5662b zuzustimmen.

Ratspräsident Roman Schmid: Die Vorlage untersteht dem fakultativen Referendum.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2021-2023

Antrag des Regierungsrates vom 9. September 2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 20. Oktober 2020

Vorlage 5654

Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Nach dem staatsrechtlichen Exkurs (*gemeint ist das vorangegangene Traktandum, Vorlage 5662b*) kommen wir nun zu ei-

nem ein wenig erratischen Thema: Jeden Herbst erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat Bericht über ihre Bautätigkeit auf den Zürcher Staatsstrassen. Die Ein- und Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (*KEF*) für die Planjahre 2021 bis 2023 eingestellt. In Bezug auf die Nationalstrassen berücksichtigt der Bericht lediglich die für den Kanton finanzrelevanten Bauvorhaben. Der diesjährige Bericht steht je nach Auslegung im Licht oder im Schatten der Abstimmung über das kantonale Strassengesetz, das von der Bevölkerung mit 55 Prozent Ja-Stimmen deutlich angenommen wurde. Künftig erhalten die Gemeinden einen Teil der kantonalen Verkehrsabgabemittel für den Unterhalt ihrer eigenen Strassen. Die Volkswirtschaftsdirektion weist darauf hin, dass ihr finanzieller Spielraum durch den Volksentscheid erheblich eingeschränkt wurde und die Direktion daher vor einigen Herausforderungen steht, was die Finanzierung der künftigen Bauvorhaben betrifft. Würde man den Strassenfonds sofort abschreiben, so wäre er heute mit rund 500 Millionen Franken verschuldet. Trotz der schwierigen Umsetzung gilt es den demokratischen Entscheid zu respektieren. Dies ist lobenswert. Die hierfür notwendige Verordnung wird jedoch nicht vor drei Jahren in Kraft gesetzt, was angesichts von ähnlichen Vorlagen doch sehr erstaunt.

Gerne möchte ich einige Aspekte aus dem vorliegenden Bauprogramm näher beleuchten: Sieben Jahre nach dem deutlichen Ja der Zürcher Stimmbevölkerung durfte – oder eher musste – der Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) seinen ersten Spatenstich zum neuen Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach vollziehen. Der Tages-Anzeiger schrieb hierzu lakonisch, ich zitiere: «Wie viel Freude darf ein grüner Baudirektor zeigen, wenn er ein Strassenbauprojekt eröffnet?» Der Spagat ist Martin Neukom sichtlich gut gelungen, und auch der Spatenstich verlief mit dem akkurat grünen Bagger ohne weitere Zwischenfälle. Für den Verlust des Kulturlandes, welches durch die Umfahrungsstrasse verloren geht, werden als Ersatz zahlreiche Aufwertungsmassnahmen realisiert. Der Objektkredit wurde in diesem Sinne auch um 30 Millionen Franken erhöht. Die Umfahrungsstrasse soll dann 2023 fertig sein und die beiden Dörfer Obfelden und Ottenbach endgültig vom Durchgangsverkehr entlasten. Davon werden auch die rund 1000 Schülerinnen und Schüler profitieren, deren Schulweg heute über die stark befahrene Strasse führt.

Auch bei der Umfahrung Eglisau ist man einen Schritt näher an die Realisierung gerückt. Die vorhergehend untersuchten Brückenvarianten

beeinträchtigt das national bedeutende Schutzobjekt Stampfi-Vogelsang und sind folgerichtig als nicht bewilligungsfähig beurteilt worden. Darauf wurde am Rande des betroffenen Schutzgebietes ein Projektwettbewerb durchgeführt. Im Mai dieses Jahres präsentierte die Volkswirtschaftsdirektion das Siegerprojekt von Santiago Calatrava (*spanisch-schweizerischer Architekt*). Angeblich überzeugte die über rund 500 Meter elegant geschwungene Brücke die Jury auf Anhieb. Nach Abschluss der Projektstudie befindet der Regierungsrat im nächsten Jahr über ein Vorprojekt, das – so ist zu hoffen – auch naturschutzrechtlichen Gründen standhalten wird.

Die seit Jahren geplante Umfahrungsstrasse «Uster West» wird nicht gebaut. Der Kanton hat das Grossprojekt in diesem Sommer offiziell begraben und einen Schlusspunkt hinter dieses eher unrühmliche Kapitel gesetzt. Mit dem Strassenbauprojekt sollte ursprünglich das Stadtzentrum Uster vom Durchgangsverkehr entlastet und die Rückstaus bei den Bahnübergängen an der Winterthurerstrasse reduziert werden. Der geplante Strassenverlauf habe sich nach jahrelanger Vorarbeit aus umweltrechtlicher Sicht als nicht bewilligungsfähig erwiesen. Der geplante Strassenverlauf befand sich teilweise in unmittelbarer Nähe zu einem national geschützten Flachmoor. Auch eine weitere Variante hätte durch die Pufferzone des Flachmoors Glattenried geführt, was aufgrund eines vorangegangenen Gerichtsurteils als nicht realisierbar eingestuft wurde. Nun steht man wieder auf Feld eins. Mit dem geplanten SBB-Doppelspurausbau zwischen Uster und Aathal wird sich der Stau an den Barrieren in 15 Jahren, also im Jahr 2035, voraussichtlich weiter verschlechtern. Erst letzte Woche hat der Kantonsrat eine entsprechende Einzelinitiative (*KR-Nr. 306/2020*) für eine Unterführung überwiesen. Ob dies der Weisheit letzter Schluss ist, wird sich noch weisen müssen.

Neben den Projekten auf unserem Strassennetz begleitet das Amt für Verkehr diverse Nationalstrassenprojekte des Bundes. Zu erwähnen ist hier der Ausbau der Nordumfahrung, bei welchem nun zwischen Zürich-Affoltern und Stelzen der Ausbau abgeschlossen und alle sechs Fahrspuren in Betrieb sind. Ende September kam es zudem zum lang-ersehnten Durchstich der dritten Gubrist-Röhre. Um den Verkehr auf dem Nationalstrassennetz weiter zu verflüssigen, wurde im Frühjahr auf dem Abschnitt zwischen Ohringen und Oberwinterthur die PUN oder, ausgedeutet, die Pannenstreifenumnutzung eingeführt. Es handelt sich um eine kostengünstige Massnahme des ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) zur flexiblen Entschärfung von Engpässen. Sie stellt aber

keine definitive Massnahme dar, da sie mit betrieblichen Einschränkungen, wie zum Beispiel Temporeduktionen, verbunden ist.

Zu reden gab in der Kommission noch ein Abschreiber über 62 Millionen Franken. Hierbei handelt es sich um eine Sonderabschreibung für die Eigentumsübertragung von Nationalstrassen an den Bund vom 1. Januar 2020. Sämtliche Investitionen für die Netzvollendung der Nationalstrassen auf Kantonsgebiet werden weiterhin sofort abgeschrieben. Bei dieser erwähnten Praxis fragt man sich, ob es weiterhin Sinn macht, den Zürcher Strassenfonds noch im Eigenkapital zu führen, da er immer Anlass für wilde Spekulationen bietet. Mit diesem Thema beschäftigt sich zurzeit aber die Finanzkommission und es bleibt zu hoffen, dass sie alsbald eine praxisnahe und transparente Lösung findet.

Dieses Bauprogramm der Zürcher Staatsstrassen präsentiere ich Ihnen in dieser Form zum letzten Mal, denn ab dem 1. Januar 2021 heisst das Amt für Verkehr neu Amt für Mobilität; man konnte es lesen. Besagtes Ziel der Regierung ist es, Zukunftsthemen der Mobilität zu stärken und dem Thema Digitalisierung in der Mobilitätsstrategie mehr Platz einzuräumen. Es bleibt zu hoffen, dass sich der Bericht nicht nur auf die Bautätigkeit der Staatsstrassen beschränkt, sondern sämtlichen Mobilitätsformen mehr Platz einräumt. Auch in Zukunft wird das Amt für Mobilität für die strategische Planung im Strassenbereich zuständig sein. Das Tiefbauamt übernimmt die Projekte neu jedoch bereits ab Vorstudie. Dadurch sollen ineffiziente Doppelspurigkeiten abgebaut und entsprechend effizient erfüllt werden.

Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat das Geschäft an zwei Sitzungen beraten, Fragen gestellt und weitere Informationen eingefordert. Die Verwaltung ist ihrer Informationspflicht trotz des üblichen sehr knappen Zeitbudgets nachgekommen und hat die eingegangenen Fragen eingehend beantwortet, wofür ich mich im Namen der ganzen Kommission herzlich bedanke. Im Namen der einstimmigen vorberatenden Kommission beantrage ich Ihnen, der Vorlage zuzustimmen und den Bericht zu genehmigen. Besten Dank.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Ich beginne mit dem Legislaturziel Verkehr aus dem KEF, das unsere Regierung formuliert hat. Ich zitiere: «Das Strassenverkehrssystem ist funktions- und leistungsfähig, unter Berücksichtigung der Umwelt, Siedlung und Landschaft.» Mit diesem Legislaturziel identifiziert sich die SVP/EDU-Fraktion ebenfalls und ist auch bereit, sich für dieses Legislaturziel einzusetzen. Mit dem Volksentscheid zur Verwendung der Strassenfondsgelder haben wir nun die

unerfreuliche Situation, in Zukunft den Strassenunterhalt zu vernachlässigen. Aber nicht nur im Strassenverkehr, sondern auch beim Langsamverkehr muss eingespart werden, zum Beispiel im Radwegbau. Denn 10 Prozent – ja, 10 Prozent – der Strassenfondsausgaben werden für die Radverkehrsanlagen verwendet, Amphibiendurchgänge, Bachdurchgänge, Strasseninfrastrukturanlagen für den ÖV und so weiter. All dies muss helfen, um die 70 Millionen Franken, die den Gemeinden verteilt werden, einzusparen. Ich frage Sie: Wollten Sie das wirklich, als Sie dieser Gesetzesänderung zugestimmt haben? Dann sagen Sie das doch bitte bei den nächsten Wahlen Ihren Wählern. Sie haben dem Strassenfonds Gelder entwendet und diese werden in Zukunft auch für ökologische Projekte fehlen. Das ist auch ein Teil des Strassenfonds, das ist ein Teil der Ausgaben des Strassenfonds, für die nun die Mittel fehlen. Die Plünderung des Strassenfonds wurde von den Grünen initiiert, und ausser der SVP/EDU-Fraktion, der FDP und der CVP liefen alle anderen Fraktionen den Initianten hinterher und unterstützten die Strassenfondsplünderung. Vor diesem Fehlentscheid hatte vor allem die SVP/EDU-Fraktion gewarnt und bereits in der Kantonsrats- und Abstimmungsdebatte vor den einschneidenden Konsequenzen gewarnt. Aber niemand wollte die Wahrheit hören. Denn Gelder zu verteilen, die einem nicht gehören und die vor allem nicht vorhanden sind, ist natürlich einfach und bringt vor allem Popularität. Der Plan der Linken ist aufgegangen, die Plünderung des Fonds ist nun Realität. Nun müssen wir nach vorne schauen und da haben wir einen Vorschlag: Sparpotenzial gekoppelt mit Naturlandschutz sehen wir im Radwegbau, indem vermehrt das vorhandene Feldwegnetz als Radwegnetz genutzt wird. Dasselbe gilt für die geplanten Radwegschnellstrassen: Die bestehenden Flurstrassen nutzen statt Kulturland zu überbauen.

Fazit des Strassenbauprogramms: Staatsstrassen sind zu einem Sorgenkind verkommen, was im Hinblick auf E- und Wasserstoffmobilität oder auch autonomes Fahren nicht mit vernachlässigten Verkehrsinfrastrukturanlagen zukunftsgerichtet betrieben werden kann. Wir erwarten von der Regierung ein Strassenbauprogramm oder ein Mobilitätsbauprogramm, das den zukünftigen Entwicklungen gerecht wird und dem MIV (*motorisierter Individualverkehr*) den Stellenwert gibt, den er braucht. Denn nach wie vor ist der MIV ein wesentlicher Motor unserer Wirtschaft, allen voran natürlich auch der Realwirtschaft. Denn das Strassennetz wird auch in Zukunft das Herzstück im Gesamtverkehrssystem bleiben und muss natürlich unterhalten oder, wenn möglich, auch mit intelligenten Lösungen erweitert werden, um den grösstmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzen zu erzielen. Ich muss hier ja nicht

erwähnen, dass die steigende Bevölkerung und der Abbau des Güterverkehrs auf der Schiene ein funktionierendes Strassennetz bedingen. Ich möchte hier auch noch eine Zahl in den Raum werfen, die sehr gut aufzeigt, wie die Prioritäten gesetzt sind. Wir haben letztes Jahr 150 Millionen Franken aus dem Strassenfonds investiert, wie gesagt, für verschiedene Projekte, für eine ganze Palette von Verkehrsinfrastrukturanlagen. Der Rahmenkredit des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) für das Jahr 2018/2019 war 626 Millionen Franken. Hier sieht man die Realitäten, wie viel Geld jetzt bereits für den ÖV und wie viel Geld für den Strassenunterhalt, Radwegunterhalt, ÖV-Haltestellen und so weiter ausgegeben wird.

Sehr geehrte Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), wir von der SVP/EDU-Fraktion werden Sie beim Umsetzen Ihrer Legislaturziele weiterhin unterstützen. Denn auf uns war schon in der Vergangenheit und wird auch in der Zukunft Verlass sein. Denn wir wollen nicht als Verhinderer auftreten, sondern ein zukunftsgerichtetes Bauprogramm der Staatsstrassen unterstützen. Wir nehmen das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis. Danke.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Zuerst eine kurze Replik zu Hans Eglis Aussagen: Sie outen sich hier nicht gerade als Demokrat, wenn Sie einen glasklaren Volksentscheid hier so infrage stellen. Die Bevölkerung will eine gerechte Verkehrsfinanzierung und die Bevölkerung will einen Ausbau des Veloverkehrs. 10 Prozent sind wenig, da ist noch Luft gegen oben. Es braucht sicher nicht weniger Investitionen in den Velo- und Langsamverkehr, es braucht deutlich mehr.

Doch zurück zum Bericht, die politische Einflussnahme desselben beschränkt sich bekanntlich lediglich auf Kenntnisnahme. Umso mehr muss an dieser Stelle auf einige Schwachstellen hingewiesen werden.

Erstens: Den im Bericht erwähnten verbesserten Verkehrsfluss mit punktuellen Ausbauten im Kantonsstrassennetz zeigt, dass die Dringlichkeit eines grundsätzlichen Wandels der Verkehrspolitik auch im Jahr 2020 noch nicht erkannt wurde. Denn die erwähnten stark belasteten oder überlasteten Stellen sind in erster Linie darauf zurückzuführen, dass in der Raumplanung zu lange zu viele Fehler gemacht wurden und in unserem Kanton der Velo- und Fussverkehr viel zu lange stiefmütterlich behandelt wurde. Es ist ein offenes Geheimnis: Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr.

Punkt zwei: Die Lärmsanierung der Kantonsstrassen muss auch in Zukunft verstärkt vorangetrieben werden, unabhängig der Bundesvorga-

ben und auch mittels Massnahmen an der Quelle, sprich mittels Temporeduktionen und lärmarmen Strassenbelägen. Denn trotz den erfolgten Erstsanierungen sind ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur weiterhin circa 200'000 Personen von Lärmimmissionen über den zulässigen Grenzwerten betroffen. Wir fordern deshalb Massnahmen an der Quelle, welche in erster Linie durch Geschwindigkeitsreduktionen erfolgen sollen, da diese auch einen positiven Einfluss auf die CO₂-Emissionen bewirken.

Drittens: Die ewige Verzögerungstaktik bei den Seeuferwegen wird auch weiterhin schamlos weitergeführt. Nachdem nun bereits mehrere Jahre mit dem vorgeschobenen Vorwand der ungeklärten Enteignungssituation die eigentlich fälligen Investitionen verweigert wurden und die aktuelle Verzögerungsstrategie darin besteht, die zu erwartende Gesetzesänderung betreffend Abschaffung der Gemeindebeiträge abzuwarten und bis dann alle Planungsarbeiten zu sistieren. Die fortgeschrittenen Planungen, wie die des Abschnitts zwischen Wädenswil und Richterswil, sollen weiterbearbeitet werden, unabhängig der Beratung über die erwähnte PI (*KR-Nr. 196/2019*). Wir fordern einen umgehenden Stopp dieser seit Jahren verfolgten Verzögerungstaktik und eine sofortige und vernünftige Umsetzung der Uferwege gemäss damaligem Gegenvorschlag. Sonst bleibt uns nichts anderes übrig, als eine weitere Initiative zum Thema zu lancieren.

Viertens: Den Gegnern eines starken ÖV-, Velo- und Fussverkehrsnetz, Herr Egli, muss bei dieser Gelegenheit wieder einmal vor Augen geführt werden, dass gerade die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs massgeblich zur Stauminderung beitragen, da auf dem beschränkten Strassenraum wesentlich mehr Personen transportiert werden können, als wenn eben diese Personen mit ihren eigenen Fahrzeugen den gleichen Strassenraum benützen würden. Daher sollten Sie sich über all jene freuen, die auf den Bus, das Tram, die S-Bahn, das Fahrrad oder ein anderes raumsparendes Transportmittel umsteigen.

Abschliessend möchte ich noch auf die Verkehrssicherheit der zu Fuss Gehenden in diesem Kanton hinweisen, da diese immer noch vielerorts stark verbesserungswürdig ist. So wurden auch im vergangenen Jahr auf Kantonsstrassen diverse Fussgängerstreifen ohne Not entfernt, mit der fadenscheinigen Begründung, sie entsprächen nicht mehr der aktuellen Norm. Direkt betroffen sind hier gerade die schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, also ältere Menschen und Kinder. Auch hier fordern wir deshalb ein stärkeres Engagement der involvierten Stellen und einen sofortigen Verzicht auf weitere Entfernungen von Fussgängerstreifen.

Die SP nimmt den Bericht über das Bauprogramm der Staatsstrassen trotz der erwähnten Schwachstellen zur Kenntnis und fordert die Regierung auf, neue und zukunftsfähige Verkehrslösungen ohne Scheuklappen anzugehen und umzusetzen.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Der Regierungsrat legt uns das Bauprogramm Staatsstrassen 2021 bis 2023 zur Kenntnisnahme vor. Der Geschäftstitel wird dem Umfang der Projekte eigentlich nicht gerecht. Es geht um die Planung und Realisierung von Fuss- und Radverkehrsanlagen, Busspuren für den ÖV, Staatsstrassen, Verkehrsmanagement, Lärmschutz und Werkhöfe, also um unsere gesamte Verkehrsinfrastruktur ohne Schiene, Luft und Wasser. Diese Verkehrsinfrastruktur ist für unsere Gesellschaft und Wirtschaft, also für uns alle, von eminenter Bedeutung. Finanziert werden diese Investitionen über den Strassenfonds. Wir wissen alle, dass dieser Strassenfonds eine Nettoverschuldung von 500 Millionen Franken aufweist. Ab 2023 werden zusätzlich jährlich 70 Millionen Franken aus dem Fonds an die Gemeinden verteilt. Es kann nicht sein, dass wir die Fondsschulden bei gleichzeitiger Kürzung der Finanzierung weiter vor uns herschieben. Es besteht Handlungsbedarf. Auch der Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) und seine Baudirektion sind gefordert und müssen uns aufzuzeigen, wie diese Herausforderung mit welcher Priorisierung gelöst werden soll. Ich möchte auf einige Projekte im Bauprogramm Staatsstrassen etwas genauer eingehen.

Thema «A15 Oberlandautobahn»: Nach der Übergabe der Oberlandautobahn an den Bund erfolgte nun ein Abschreiber zulasten des Strassenfonds von 62 Millionen Franken. Dank den Planungsvorleistungen des Kantons Zürich geht das ASTRA davon aus, dass das generelle Projekt im 2024 durch den Bundesrat genehmigt wird. Wir Wetziker sind keineswegs stolz darauf, dass unser Ortsteil Unterwetzikon nun auch noch offiziell mit einer Nationalstrasse durchquert wird. Dieses Quartier mit dem ÖV-Hauptverkehrsknoten und vielen Schulen ist auch ein Wohnquartier. Das ganze Oberland leidet unter dem Umfahrungs- und Schleichverkehr. Der Regierungsrat ist aufgefordert, beim Bund verstärkt für eine schnelle Realisierung Druck zu machen.

Thema «begleitende Massnahmen Brüttenertunnel»: Durch das Bauprojekt «Brüttenertunnel» muss die Kantonsstrasse in Bassersdorf verlegt werden. Die Weiterführung bis zur Klotenerstrasse im Bereich Grindel soll jedoch nicht weiterverfolgt werden. Anhand einer regionalen Gesamtschau mit Einbezug der Gemeinden, sollte dieser Punkt

nochmals überprüft werden. Die Volkswirtschaftsdirektion hat die Gelegenheit «Brüttenertunnel» beim Schopf gepackt und ein wegweisendes Veloprojekt aufgegleist. Mit dieser Win-win-Situation können zwei wichtige Massnahmen des kantonalen Velonetzplanes umgesetzt werden.

Thema «Ortsumfahrungen mit Brücken»: Bei den Ortsumfahrungen Eglisau und Grüningen wurden Siegerprojekte mit dem gleichen Verfasser, Santiago Calatrava, erkoren. Diese beiden bezüglich Einordnung in der Landschaft und bautechnisch herausfordernden Brückenprojekte mit ihren Anschlussstrassen werden nun weiter konkretisiert. Wir sind gespannt auf die demnächst zu erwartenden Zwischenresultate, speziell auch bezüglich der wirtschaftlich, sozial und ökologisch definierten Nachhaltigkeit.

Zum Thema «Lärmschutz»: Gemäss der aktuellen Rechtsprechung besteht für die Gemeinden keine Möglichkeit mehr für eine Interessensabwägung bezüglich Wohnen entlang der Innerortsstrassen. Das Lärm-sanierungsprogramm kommt dadurch ins Stocken. Temporeduktionen sind nicht immer möglich, wir brauchen dringend Innovation bei der Reduktion der Fahrgeräusche, das heisst beim Pneu und im Radkasten. Die neue verschärfte EU-Norm ab 2024 wird die Fahrzeugproduzenten zur Lärmreduktion zwingen. Gespannt warten wir auf die Beantwortung unserer diesbezüglichen Anfrage beim Regierungsrat zu den voraussichtlichen Auswirkungen auf unseren Strassen.

Im Bericht sind viele wichtige Projekte in allen Regionen des Kantons erwähnt. Häufig wird auch darauf verwiesen und ist auch spürbar, wie komplex die Umsetzung von Projekten in unserem dicht besiedelten Kanton mit all seinen Anspruchsgruppen ist. Ein Projekt verhindert zu haben, ist klar weniger rühmlich, als durch ein realisiertes Projekt die Situation für unsere Bevölkerung verbessert zu haben. Verhinderer haben wir ausreichend, was wir brauchen, sind jedoch Macher mit breit abgestützten Lösungsansätzen. Wir benötigen funktionierende Infrastrukturen für alle Verkehrsarten. Das Ausspielen der Interessen zwischen Langsamverkehr und MIV führt uns in eine Sackgasse. Bei der Planung unserer Verkehrsprojekte ist der ehrliche Einbezug der wesentlichen Anspruchsgruppen und Betroffenen ein wichtiger Erfolgsfaktor. Die Stadt Zürich scheint dies noch nicht verstanden zu haben, wie sie mit ihrem Vorgehen bei der Bellerivestrasse bewiesen hat. Mit den zu Beginn erwähnten beschränkten finanziellen Mitteln sind wir auf kosteneffiziente Win-win-Lösungen angewiesen.

In diesem Sinne bedanken wir uns für den Bericht und wünschen der Regierung und der Verwaltung gutes Gelingen bei der Umsetzung zum Wohle unseres Kantons.

Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich): Im diesjährigen Strassenbauprogramm taucht das Stichwort der siedlungsverträglichen Gestaltung der Kantonsstrassen tatsächlich auf. Es sei ein wichtiges Ziel, wird ausgeführt. Was denn für dieses wichtige Ziel unternommen wird, bleibt jedoch im Dunkeln. Namentlich die wirkungsvolle Massnahme der Temporeduktion findet nicht statt, jedenfalls wird es nicht erwähnt. Dabei besteht in diesem Bereich deutlicher Handlungsbedarf. So hat der Regierungsrat selber in seinem Bericht zum Postulat Nummer 247/2011 20 Kantonsstrassenabschnitte eruiert, auf denen Tempo 30 angezeigt wäre. In seiner Stellungnahme zur Motion Nummer 9/2020 zeigte er dann auf, dass nur gerade auf zwei Abschnitten eine Temporeduktion umgesetzt ist, bei zwei weiteren besteht ein Projekt. Hingegen wird es bei der Mehrheit dieser Strassenabschnitte keine Temporeduktion geben, obwohl diese am besten dafür geeignet wären.

Wie gesagt, hier besteht noch viel Handlungsbedarf, zumal viele Gemeinden auch auf Kantonsstrassenabschnitten Temporeduktionen wünschen. Wir gehen davon aus, dass das nächste Strassenbauprogramm diesbezüglich mehr Informationen und vor allem Umsetzungsprojekte enthalten wird, und nehmen das diesjährige Programm zur Kenntnis.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Es wird umgedacht. Wird wirklich umgedacht? Die Bevölkerung jedenfalls scheint dies zu tun: So wurden der Rosengarten-Tunnel, ein Milliarden-Projekt für wenige Kilometer Strasse, an der Urne versenkt. Das Amt für Verkehr wird neu zum Amt für Mobilität. Auf der Webseite sagt Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh, Zitat: «Die einschneidenden Erfahrungen der Corona-Krise werden zum Startschuss für eine neue Mobilitätsdiskussion im Kanton Zürich.» So sollen gemäss den Legislaturzielen neben Infrastrukturausbauten stets auch Alternativen unter Berücksichtigung neuer Technologien gesucht werden. Wir würden uns sehr freuen, wenn sich diese Änderung auch im jährlichen Bericht niederschlägt und neue Mobilitätskonzepte, optimierte Verkehrslenkung und -steuerung, Arbeitsmodelle wie Home-Office und Co-Working-Spaces verstärkt Niederschlag finden. Ebenfalls muss das Zusammenspiel mit der Raumplanung als wichtiges Instrument bei der Reduzierung der zurückgelegten Kilometer pro Kopf einbezogen werden. Arbeits-, Freizeit-

und Wohnort müssen möglichst nahe beieinanderliegen. Diesem Sachverhalt wird im Kanton Zürich nach wie vor zu wenig Augenmerk beigemessen. So sollen die Agglomerationen einen grossen Teil des Bevölkerungswachstums aufnehmen. Nirgends wird aber festgehalten, dass dies auch für die Arbeitsplätze gelten soll.

Es ist erfreulich, dass die Mobilitätsdiskussion neu lanciert werden soll. Leider braucht es Krisen, welche zum Umdenken führen. Leider scheint die Klimakrise unsere Volkswirtschaftsdirektorin weniger zu bewegen. Denn im Unterschied zum Gebäudebereich, wo der CO₂-Ausstoss seit Jahren sinkt, wurde bei der Mobilität, welche im Kanton Zürich beträchtliche 30 Prozent des CO₂-Ausstosses ausmacht, nichts gesenkt. Korrekterweise muss ich hier aber auch anmerken, dass der Hebel unserer Volkswirtschaftsdirektorin auch kürzer ist, da viele Entscheidungen betreffend die Mobilität national geregelt sind. Wir hoffen, dass die Interpellation 378/2020 von Florian Meier und Thomas Forrer Aufschluss geben wird, wie auch in der Mobilität im Kanton Zürich endlich die Klimaziele berücksichtigt werden können. Denn es läuft uns die Zeit davon.

Steter Tropfen scheint aber den Stein wirklich zu höhlen, zwei gute Beispiele: Erstens, beim Langzeitprojekt «Lärmschutz», bei welchem der Kanton nach wie vor weit hinter den zeitlichen Vorgaben des Bundes liegt, führen die vielen Einsprachen wie auch die Rechtsprechung dazu, dass Tempo 30 auf Staatsstrassen als Lösung für die Einhaltung der Grenzwerte beitragen kann. Dabei handelt es sich vermutlich auch um die kostengünstigste Massnahme, welche auch unser Budget schonen könnte. Gerne weiter so, lassen Sie die Temporeduktionen zu!

Zweitens: Grosse Investitionen des Strassenbauprogramms sind Reparationen. So werden mit der Einhausung Schwamendingen und der Überdeckung Katzensee Projekte realisiert, welche die Verkehrsachsen auch siedlungsverträglicher machen. Hingegen hat leider auch eine grosse Zahl von Vorstössen im Bereich «Velo» noch nicht dazu geführt, dass die Veloinfrastruktur unabhängig von Strassensanierungen geplant und gedacht wird. Nach wie vor stehen Freizeitrouten für die Velofahrenden zu stark im Fokus der Planung. Dagegen möchten wir uns gar nicht aussprechen. Trotzdem wird das Velo als Transportmittel von der Volkswirtschaftsdirektion nach wie vor nicht ernst genommen. Ohne eine weiter gestärkte Nutzung des Velos wird eine weitere Verlagerung des Modalsplits weg vom MIV nicht möglich sein, wie es der Regierungsrat mit den Zielen im Gesamtverkehrskonzept auch vor Augen

führt. Deshalb werden wir am Thema «Velo- und Fussverkehr» dranbleiben und hoffen, dass die Investitionen in künftigen Berichten für diese beiden Verkehrsträger deutlich höher liegen.

Leider gibt es nach wie vor auch Beispiele, speziell bei den Nationalstrassen, bei welchen die 70er-Jahre-Betonmentalität noch immer durchschlägt. Und leider scheint es beim ASTRA eine Flurbereinigung geben zu müssen, bevor hier alte Paradigmen aufgehoben werden können – sechs Spuren am Nordring, sechs Spuren um Winterthur, vier Spuren zwischen Winterthur und Andelfingen, vier Spuren durch den Hardwald zwischen Eglisau und Bülach. Leider scheint auf der bürgerlichen Seite nicht durchgedrungen zu sein, dass, wer Strassen sät, auch mehr Verkehr ernten wird. Im Gegenteil sollten wir uns vermehrt damit befassen, wo wir Strassen redimensionieren und entsiegeln können, um wieder Land, das überall gesucht wird, anderen Nutzungen zuzuführen. Zu einzelnen Projekten: Beim Ausbau der Hardwaldstrasse auf vier Spuren, zwischen Bülach und Eglisau könnte die Volkswirtschaftsdirektion den haushälterischen Umgang mit den Staatsmitteln aufzeigen und das Projekt mit sehr beschränktem Nutzen auf der aktuellen Liste zurückstellen. In Eglisau wurde ein Wettbewerb durchgeführt für eine Brücke, bei welcher völlig unklar ist, ob sie sich jemals mit Strassen verbinden lässt, da der Siedlungsraum bis an die Richtplaneinträge gewachsen ist und es lärmschutzmässig vermutlich ganz schwierig werden wird oder für die Strasse Waldrodungen erfolgen müssen. Ist das eine redliche Planung? Wird hier Geld zum Fenster hinausgeworfen? Trotzdem kommt die Grüne Fraktion zu einem positiven Fazit des Berichts und nimmt diesen zur Kenntnis. Insgesamt scheint mir, langsam – aus unserer Sicht natürlich zu langsam – umgedacht zu werden. Jetzt muss nur noch das Tempo erhöht werden, nicht auf der Strasse, sondern beim Umdenken.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Obwohl dem Kantonsrat das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2021 bis 2023 nur zur Kenntnis vorgelegt wird, möchte ich es nicht unterlassen, auf einige gewichtige Punkte aufmerksam zu machen, die bei einer koordinierten Planung berücksichtigt werden müssen. Es geht um die gesamtheitliche Betrachtung der Entwicklung von Siedlung, Verkehr, ÖV, motorisiertem Individualverkehr und Langsamverkehr und Landschaft. Vorneweg meine Interessenbindungen: Ich bin Vizepräsidentin der Zürcher Planungsgruppe Glatttal und Gemeindevorsteherin von Bassersdorf. Somit können Sie erahnen, was mich beschäftigt, Stefan Weber aus unserer Frak-

tion hat ja bereits darauf aufmerksam gemacht: Unter Punkt 4.3 Massnahmen in Planung wird die Verlegung der Kantonsstrasse in Bassersdorf behandelt, die Dietlikon, Brüttisellen und Baltenswil mit Kloten verbindet. Schon bald nachdem uns die SBB die ersten Bilder einer Überwerfung zur Einfahrt in den Brüttenertunnel vorgestellt hatte, war allen Beteiligten klar, dass wir kein Viadukt vor unserer Siedlung wollen. Somit ist die unterirdische Einfahrt in den Brüttenertunnel zwischen Bassersdorf und Baltenswil und die dadurch notwendige Verlegung der Baltenswilerstrasse unbestritten und wird im Rahmen der Revision des kantonalen Richtplans 2020 so beantragt. Was mich beschäftigt, ist, dass die Weiterführung der Baltenswilerstrasse bis zur Klotenstrasse im Bereich Grindel als unnötig erachtet wird. Zur Begründung wird neben umweltrechtlichen Hindernissen die Verkehrsverlagerung ins Zentrum von Kloten ins Feld geführt. Enttäuschend und unverständlich ist demgegenüber, dass die Entlastung der Ortsdurchfahrt Bassersdorf und eine Aufenthalts- und Siedlungsverbesserung zwar positiv gewertet wurde, diesen Punkten aber offensichtlich wenig Gewicht beigegeben wurde. Störend ist zudem, dass bei der Interessenabwägung die Siedlungsqualität und -entwicklung im Raum Bassersdorf kaum berücksichtigt wurde. Lassen Sie mich einen Überblick geben: Der Raum Kloten–Bassersdorf ist Teil des dynamischen Entwicklungsraums Flughafen/Glattal. Das Raumordnungskonzept des Kantons spricht von vier Stadtlandschaften: Zürich, Limmattal, Glattal und Winterthur, die sich durch eine überdurchschnittliche Nutzungsdichte und eine hohe Entwicklungsdynamik auszeichnen. In diesen Stadtlandschaften sollen 80 Prozent des erwarteten Wachstums des Kantons Zürich ermöglicht werden. Das Gebiet südlich des Bahnhofs Bassersdorf wurde dafür im kantonalen Richtplan als Siedlungsgebiet ausgeschieden und hat Potenzial für 2500 bis 3000 Wohn- und Arbeitsplätze. Im Rahmen der genannten Studie wurde ein grossräumiger Perimeter bezüglich Siedlung, Verkehr und Landschaft vertieft untersucht und der Schluss gezogen, dass eine Südumfahrung nicht weiterverfolgt werden soll. Diese Analyse greift zu kurz. Im Fazit der Korridorstudie aus dem Jahre 2019 wird die Verlagerung der sogenannten «Südumfahrung kurz» empfohlen, sofern eine Südentwicklung am Bahnhof Bassersdorf angestrebt wird. Es ist zwar richtig, dass die Bassersdorfer Bevölkerung dieser Siedlungsentwicklung momentan kritisch gegenübersteht. Wir alle wissen aber, dass räumliche Entwicklung nicht innerhalb einiger Jahre stattfinden kann, wie uns das Projekt mit der Umfahrung Eglisau ja anschaulich vor Augen führt. Für dieses soll nun bis Ende Jahr eine Projektstudie vorliegen. Der Kanton fordert von uns Glatttalern, einen beträchtlichen Teil

des Wachstums zu übernehmen. Diese einseitige Forderung kann von uns nur übernommen werden, wenn auch die einmalige Chance Siedlung, Verkehr und Landschaft optimal aufeinander abgestimmt und entwickelt wird. Es ist die berühmte Frage: Ei oder Huhn?

So ist es für die gesamte Region wichtig, dass der Kanton weiterhin zusammen mit den betroffenen Gemeinden nach Lösungen sucht und die Südumfahrung für Bassersdorf nicht voreilig nicht mehr weiterverfolgt.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Als Präsidentin des Naturschutzvereins Stadel habe ich mit Freude den Satz zur Umfahrung Neeracherried gelesen, ich zitiere: In der Zwischenzeit wurde mit den Standortgemeinden und einer Vertretung von BirdLife (*Vogelschutzorganisation*) weitere Vertiefungen des von ihnen 2017 vorgeschlagenen Konzepts vorgenommen. Der Regierungsrat wird demnächst einen Beschluss zum weiteren Vorgehen fassen. Da sind wir nun extrem gespannt, wie das weitergeht.

Weniger erfreulich sind die Ausführungen unter Punkt 6, Lärmschutz. Tatsächlich sind in vielen Gemeinden Akustikprojekte schon abgeschlossen. Bei vielen Projekten hat sich der Kanton von einer Sanierungspflicht selber befreit, wo Massnahmen als unverhältnismässig beurteilt wurden. Dabei ist in vielen Fällen die Bevölkerung in den Kernzonen der Landgemeinden betroffen, wo in erster Priorität eine Temporeduktion und in zweiter Priorität Flüsterbeläge eine Lärmreduktion bringen würden. Erst mit dem kürzlichen Bundesgerichtsentscheid werden nun die Einsprachen nicht einfach in den Papierkorb entsorgt, wie das früher der Fall war. Die Sanierungspflicht besteht weiterhin. Es stellt sich also hier die Frage, wie diese Sanierungspflicht bei abgeschlossenem Verfahren umgesetzt wird, zum Beispiel vielleicht mit einer Belagserneuerung. Die Lärmsituation hat sich eher verschärft, weil mit Lärmschutzmassnahmen der Lärm von überlauten Motorrädern und Autos nicht bekämpft werden kann. Wir hören aus dem Strassenverkehrsamt Zürich, dass die Zahl der sogenannt legal manipulierten Fahrzeuge steigt. Wenn wir lesen, dass die Kantonspolizei in Zusammenarbeit mit dem Strassenverkehrsamt wieder einmal eine Handvoll AutoPoser aus dem Verkehr gezogen hat, dann muss man einfach wissen, dass das nur die Dummen sind, die sich da erwischen lassen. Wo das aufgrund der beschuerten EU-Normen nicht möglich ist, müssen andere Massnahmen, wie Fahrverbote für überlaute Fahrzeuge, eingeführt werden. Dies ist eine nationale Aufgabe. Offensichtlich ist es legal, dass

man ein überlautes Fahrzeug besitzt. Es darf aber kein Recht geben, mit solchen Fahrzeugen die Bevölkerung zu belärmen.

Frau Regierungsrätin, Sie schreiben im Strassenbauprogramm von siedlungsverträglichem Verkehr. Dazu gehören auch Massnahmen zur Bekämpfung dieser überlauten Fahrzeuge. Der Regierungsrat war in seiner Beantwortung unserer Anfrage (*KR-Nr. 251/2020*) sehr deutlich und wir erwarten, dass der Regierungsrat sich hier nun engagiert.

Erlauben Sie mir noch eine Bemerkung zum letzten Punkt in dieser Vorlage, der Tabelle 2 mit dem Titel «Verschuldung des Strassenfonds»: Dazu haben wir heute schon einiges gehört. Wir sehen das so: Stellen Sie sich vor, dass Sie wie ich Hauseigentümerin sind und vom Anlagevermögen des Hauses schon drei Viertel abbezahlt wären. Das ist das, was wir hier lesen dürfen. Das aktuelle Anlagevermögen der kantonalen Strassen ist bereits zu rund drei Vierteln abbezahlt, und das bei laufendem Unterhalt. Meine Bemerkung dazu: Das ist eine sehr hohe Quote. Und viele Hauseigentümer wären froh, sie wären schon so weit mit der Rückzahlung der Hypothek.

Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon): Ich erlaube mir noch ganz kurz etwas zur Weststrasse in Wetzikon zu sagen. Die Weststrasse besteht aus verschiedenen Abschnitten. Die Kreuzung Zürcher-/Weststrasse, der unterste Teil, wird zurzeit umgebaut mit dem Ziel, die Kapazitäten für diesen Knoten und später auch für die Weststrasse zu vergrössern. Und ob der letzte Abschnitt zwischen der Kastell- und der Pfäffikerstrasse, welche die Moorlandschaft des Pfäffikersees, eine Moorlandschaft von nationaler Bedeutung tangiert, jedoch überhaupt jemals gebaut wird, ist noch nicht klar. Es macht für uns Grüne keinen Sinn, eine Strasse zu vergrössern, wenn noch gar nicht klar ist, ob die Strasse überhaupt jemals ihren geplanten Zweck erfüllen wird. Wir Grünen wollen keinen Strassenbau auf Vorrat. Danke.

Hans Egli (EDU, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Jonas Erni hat mich angesprochen mit der Aussage, ich hätte ein komisches Demokratieverständnis beim Volksentscheid zum Strassenfonds. Das stimmt natürlich überhaupt nicht, denn dem Volk wurden falsche Angaben gemacht. Dem Volk wurde vorgegaukelt, dass der Strassenfonds üppig geäufnet sei, dass er über Reserven verfüge. Und selbst der KPB-Präsident hat hier gesagt, eigentlich hätten wir 500 Millionen Schulden. Und dann habe ich hier erwähnt, dass die 70 Millionen Franken, die nun eingespart werden müssen, auch den ÖV betreffen werden, dass sie auch ökologische Bauprojekte betreffen werden, Radwege betreffen

werden und so weiter. Das sind einfach Fakten und das hat nichts mit mangelndem Demokratieverständnis zu tun. Und weiter möchte ich natürlich auch erwähnen, Jonas Erni hat ebenfalls gesagt, man solle mehr lärmarme Beläge einbauen: Ja, Herr Erni, das würde der Kanton gerne, wenn er denn die Finanzen hätte. Stattdessen haben natürlich auch Sie dafür plädiert, dass dem Strassenfonds Gelder entnommen werden. Und was ist die Folge? Es ist weniger Geld vorhanden. Selbstverständlich auch für lärmarme Beläge werden wir weniger Gelder ausgeben können. Und bezüglich Lärm als solcher, Frau Willi: Es ist natürlich nicht so, dass nur die Autos Lärm machen und alle anderen Verkehrsteilnehmer nicht. Ich habe das Privileg, an einer gut frequentierten Kantonsstrasse zu leben und zu wohnen. Ich kann Ihnen eines sagen: Abends um 23 Uhr, abends um 24 Uhr haben wir die Leute, die vom ÖV kommen mit ihren Natels und die überlaut ihre intimen Probleme am Natel besprechen. Das sind Realitäten. Das ist effektiv Lärm, der mich sogar aus meinem wohlverdienten Schlaf weckt. Nicht die Autos sind effektiv die grossen Lärmverursacher, sondern in der heutigen Zeit haben wir ganz andere Lärmverursacher. Und da bin ich überhaupt nicht alleine mit dieser Feststellung.

Die grüne Ideologie, die wir heute in Reinkultur gehört haben, ignoriert einiges, unter anderem auch, dass wir ein Bevölkerungswachstum haben. Und ein Bevölkerungswachstum generiert einfach mehr Verkehr, egal, welche Verkehrsmittel gebraucht werden. Diesem Bedürfnis muss natürlich auch der Kanton nachkommen. Und weiter muss man auch festhalten: Die Grenzgänger sind ein wesentlicher Teil. David Galeuchet hat es gesagt, gerade der Hardwald, der ausgebaut werden muss, Herr Galeuchet, das ist wegen der Grenzgänger. Und wie kommen die Grenzgänger in die Schweiz? Praktisch alle mit dem MIV. Aber wenn wir ja irgendwo eine Abstimmung oder eine Debatte über Begrenzungsinitiativen haben, sind Sie ja die Ersten, die dagegen sind. Diese Inkonsistenz wirft bei mir natürlich sehr grosse Fragen auf. Ich möchte hier festhalten: Die bürgerlichen Parteien und namentlich auch die Fraktion, der ich angehöre, ist lösungsorientiert und möchte Entscheidungen zum Wohl von allen Verkehrsteilnehmern und möchte nicht irgendwelche Gruppen bevorzugen.

Weiter muss zum Abschluss auch noch festgehalten werden: Die Mobilität, auch die MIV-Mobilität, die wird irgendwann CO₂-neutral, das müssen Sie in Ihren Argumenten natürlich auch berücksichtigen. Man muss auch Visionen haben bezüglich Mobilität. Und darum ist es wichtig, dass die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer verbessert wird, dass

Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer instandgehalten wird. Darum ist es wichtig, dass wir genügend Gelder haben. Danke.

René Isler (SVP, Winterthur): Da muss doch einiges noch repliziert beziehungsweise berichtigt werden. Wenn Linksgrün unserer Volkswirtschaftsdirektorin vorwirft, sie habe die Zeichen der jetzigen Situation in der jetzigen Krise nicht erkannt, so ist das schlicht und ergreifend falsch, im Gegenteil: Frau Volkswirtschaftsdirektorin, Sie haben die Zeichen der Zeit erkannt wie kaum eine Volkswirtschaftsdirektorin in unserem Land. Die Schweiz will umsteigen, weg vom ÖV, hin zum Velo und Auto. Das ist nicht in einem Parteiblatt geschrieben, das hat nichts mit der Politik des Kantons Zürich zu tun, sondern das ist vom Bundesamt für Verkehr auch nochmals am 18. November 2020 dieses Jahres publiziert worden. Es schreibt, man mache mit Stichtag 18. November 2020 1,7 Milliarden Franken Defizit im ÖV. Heute Morgen bin ich mit der S24 von Winterthur nach Oerlikon gefahren. Noch vor der Corona-Krise hatte man keinen Sitzplatz, heute waren wir zu dritt. Und ich höre da von linksgrüner Seite, dass man diesen ÖV gerade in der jetzigen Zeit ausbauen sollte. Da kann ich schon auch sagen: Wie weltfremd ist denn das? Wir schreiben Milliarden von Schulden. Es verkehren täglich Hunderte von beinahe leeren Zügen. In Winterthur hält man den Takt des Stadtbusses im 5-Minuten-Takt aufrecht. Der ÖV mag zu Stosszeiten einen Nutzungsgrad von etwa 70 Prozent haben, wo es früher 100 Prozent waren, und der ganz grosse Rest tagsüber, von morgens halb neun bis etwa drei Uhr nachmittags ist es reine Arbeitstherapie. Und wenn Sie dann noch dem MIV etwas vorwerfen wegen der Energieeffizienz oder der Effizienz des Verkehrs, so frage ich Sie: Weshalb muss man mit 29 Tonnen schweren Dieselmotoren, notabene unter Stromleitungen, im 5-Minuten-Takt leer durch die Stadt kurven? Ist das denn die Förderung des ÖV, die alle wollen? Mitnichten. Wie gesagt, das Volk steigt um, das merken wir auch auf den Strassen, das merken auch sämtliche Polizeien. Unsere Strassen sind gar nicht für das gebaut, was heute abgeht. Die Rückkehr zum Fahrrad und zum Auto ist unaufhaltsam, das ist eine Tatsache, das können Ihnen alle Verkehrsplaner und Verkehrstechniker sagen. Wir messen diesen Verkehr. Er hat im Winter eine Zunahme von über 35 Prozent, über 35 Prozent mehr Verkehr seit Corona. Und im selben Masse, etwa 40 Prozent weniger Passagiere auf Stadtbussen, liebe Grüne und liebe Linke, ob euch das passt oder nicht. Zurzeit ist der ÖV eigentlich tot. Man fährt nur noch dann mit dem ÖV, wenn es unbedingt sein muss, und der Rest geht zurück

auf die Strasse. Also hören Sie auf, der Volkswirtschaftsdirektion vorzuwerfen, sie handle falsch. Das ist absolut nicht richtig.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach) spricht zum zweiten Mal: Sehr geehrter Herr Egli, es freut mich, dass Sie auch einsehen, dass der motorisierte Individualverkehr CO₂-neutral werden muss. Bitte teilen Sie das Ihrer Fraktion mit, wir müssen das schleunigst, schnell machen. Tragen Sie diese Botschaft nach Bern. Ja, wir brauchen ein Verbot von Verbrennungsmotoren, das muss kommen. Ohne wird es nicht gehen. Dann zum Mehrverkehr: Sie sagen, das Bevölkerungswachstum führe zu Mehrverkehr. Wir brauchen mehr Strassen. Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Dazu gibt es verschiedenste Studien. Eine Studie der Transportation of America, durchgeführt 1993 und 2017 in 100 Ballungsräumen, zeigt, dass trotz Zuwachs an Strassen, der schneller war als das Bevölkerungswachstum, die Stauzeiten zugenommen haben. Duranton (*Gilles Duranton, amerikanischer Wirtschaftswissenschaftler*) et al. 2011 bestätigt, dass mehr Strassen oder zusätzliche Spuren nicht dazu geführt haben, dass die Stauzeiten abgenommen haben. Ronald T. Milam (*amerikanischer Verkehrswissenschaftler*) et al. machte 2017 ein Review über verschiedene Studien und zeigt auf, dass die gefahrene Distanz zunimmt, wenn der Widerstand oder die Transportkosten abnehmen. Damit habe ich meine Quellen offengelegt. Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr, auf welchen Informationen fussen Ihre Aussagen. Oder verbreiten Sie einfach nur Fake News?

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Ja, Herr Egli, Ihre Aussagen kann ich natürlich nicht so stehenlassen. Wenn Sie hier sagen, es sei in Stein gemeisselt, dass beim Veloverkehr und ÖV gespart werden muss, dann ist das einmal mehr ein bisschen eine verzerrte Wahrnehmung. Es ist ein politischer Entscheid, wann wo gespart werden muss, auch beim Strassenfonds. Und ich finde es nicht demokratisch beziehungsweise fürs Demokratieverständnis schwierig, wenn gesagt wird, dass dies so geschehen wird. Denn schliesslich haben wir, denke ich mal, ein Parlament in dem eine Mehrheit diese Einsparungen beim Velo und beim ÖV nicht goutieren würde und entsprechend auch eine Mehrheit im Volk. Aber nochmals: Es ist ein politischer Entscheid, wo gespart wird, und es ist nicht angebracht beim Langsamverkehr und beim ÖV. Dann zu Herrn Isler: Die von Ihnen erwähnten Kosten des ÖV müssen Sie dann aber schon den externen Kosten des Strassenverkehrs gegenüberstellen. Sie können auf der BFS-Homepage (*Bundesamt für Statistik*) nachsehen: Die externen Kosten des Strassenverkehrs allein pro

Jahr betragen mehr als 9 Milliarden Franken. Dann stellen Sie dies dem ÖV gegenüber. Dann haben wir hier einen fairen Vergleich. Alles andere ist, wie schon von Herrn Galeuchet gesagt, einfach plumper Populismus.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Herr Erni, also der ÖV hat auch externe Kosten, so ist es nicht, auch wenn Sie das nicht wahrhaben wollen. Aber Herr Galeuchet, das Problem ist ein anderes in diesem Land: Wir haben immer mehr Leute. Sie wollen ja eine 10-Millionen-Schweiz, Sie wollen ja alle reinholen. Und wo's mehr Leute gibt, braucht's mehr Infrastruktur. Es braucht mehr Spitäler, es braucht mehr in den Altersheimen und es braucht mehr Strassen. Das ist an und für sich logisch, oder was wollen Sie? Wollen Sie zu Hause sitzen im permanenten Home-Office? Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen. Sie werden sehen, was dann passieren wird. Dann müssen Sie aber das Polizeibudget noch etwas aufbauen – mit dem, was jetzt schon passiert und was dann passiert. Dann zu den Verbrennungsmotoren: Entschuldigung, ich weiss nicht, wieso Herr Galeuchet das bezüglich der Strassen noch angeführt hat, denn Elektroautos, die Sie so gerne haben, und sogar Ihre Elektrovelos, die brauchen auch Strassen; das stellen sie ja jetzt in der Stadt Zürich fest. Und da möchte ich Ihnen, Herr Galeuchet, die Meinung von Frau Petri (*Gabi Petri*), die ja wirklich eine Spezialistin ist, was Strassen betrifft, empfehlen. Sie vertritt ja den VCS (*Verkehrsclub der Schweiz*), und das ist eine sehr anerkannte Organisation in Ihren Kreisen. Oder möchten Sie hier jetzt gegen Gabi Petri sprechen? Gabi Petri hat es Ihnen doch vor ein paar Sitzungen ganz klar dargelegt: Sie hat gesagt, bis 100'000 Kilometer bringt der Elektromotor gar nichts, und eine Batterie hält nicht bis 100'000 Kilometer. Das ist also reine, wirklich reine Theorie von Ideologen, was Sie hier vertreten zum Abbau der Strassen. Sagen Sie mir mal, wie Sie entsorgen wollen, wie Sie diese Batterien entsorgen wollen, liebe Grüne. Sie können es ja gar nicht, oder? Und was Sie alles sonst noch wollen in der Energie. Dafür kaufen Sie im Winter Atomenergie ein, denn sonst wird's bei Ihnen zu Hause auch dunkel, und das haben Sie ja nicht so gerne, auch wenn Sie im Home-Office sind. Aber das hat mit dem hier nicht viel zu tun. Was hier damit zu tun hat: Wir brauchen Strassen. Wir brauchen Strassen, weil wir mehr Leute haben, und wir brauchen diese Strassen schnell und nicht verhindert durch die Grünen, die bis jetzt wenig bis gar keinen Leistungsausweis gebracht haben. Ich bitte Sie also, nicht mehr mit solchen Argumenten, die überhaupt nicht tragfähig sind, hier zu versuchen, noch unsere letzten verbleibenden Strassen, wie

zum Beispiel eine Bellerivestrasse, die ja die Kapazität auch nicht hat, zu behindern oder einzuschränken. Ich danke Ihnen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Mit dem Bauprogramm erstattet ja der Regierungsrat jährlich Bericht über seine Bautätigkeit auf den Staatsstrassen für die kommenden drei Jahre. Es geht also darum, wie wir das Geld ausgeben, wie wir investieren wollen. Nun ist es so, seit dem 27. September dieses Jahres hat sich die Ausgangslage tatsächlich verändert. Das Volk hat entschieden, dass die Gemeinden in Zukunft mindestens 20 Prozent aus den jährlichen Einlagen in den Strassenfonds erhalten. Der Regierungsrat wird eine Umsetzung in Form einer Verordnung vorlegen, denn das Gesetz kann so noch nicht direkt umgesetzt werden. Was aber jetzt schon klar ist, das kann man sicher sagen: Diese 20 Prozent, diese rund 70 Millionen Franken pro Jahr, sie werden in der Strassenrechnung und auch im Budget, wo der Strassenfonds ja saldowirksam ist, fehlen. Wir werden Einsparungen in der Erfolgsrechnung vornehmen müssen, und das wird sich auf Betrieb und Unterhalt der Staatsstrassen auswirken. Dies wird vor allem – das möchte ich hier auch betonen – vor allem in der Baudirektion zu spüren sein.

Für den Regierungsrat ist aber klar, wir werden diese Umsetzung, wie das Volk beschlossen hat, anpacken. Die Arbeiten sind bereits aufgenommen worden, und wir gehen davon aus, dass wir frühestens Anfang 2023 diese Umsetzung haben. Wir wollen auch noch eine Vernehmlassung unserer Verordnung durchführen. Und nichtsdestotrotz möchte ich darauf hinweisen, dass wir uns in meiner Volkswirtschaftsdirektion unermüdlich dafür einsetzen, dass die im Bauprogramm aufgeführten Projekte so schnell wie möglich realisiert werden. Und auch dieses Jahr haben wir wichtige Projekte vorantreiben können, Sie haben es erwähnt: Der Spatenstich meines Regierungskollegen Martin Neukom beim Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach oder auch die Umfahrung Eglisau – sie wurde hier auch erwähnt –, für die wir ein Siegerprojekt haben und nun die Vorarbeiten lanciert haben, dann zwischen Bülach und Eglisau beim Ausbau der Schaffhauserstrasse im Hardwald, bei der Strassenverlegung aus dem Moorschutz im Neeracherried, auch erwähnt, oder in Adliswil bei der Erneuerung der Zürcherstrasse, das sind sicher wichtige Vorhaben. Noch nicht in diesem Bauprogramm enthalten, aber deshalb nicht weniger richtungsweisend – darauf möchte ich speziell hinweisen – ist ein Veloprojekt, das wir im September dieses Jahres den Medien präsentieren durften. Im Zusammenhang mit dem Bahngrossprojekt Brüttenertunnel bietet sich für den Kanton

Zürich die einmalige Gelegenheit, zwei wichtige Massnahmen des kantonalen Velonetzplans sowie eine Busspur ins SBB-Projekt zu integrieren. Wir haben hier einmalige Synergien. Es ist übrigens das umfangreichste Veloinfrastrukturprojekt, das der Kanton je gesehen hat.

Die Volkswirtschaftsdirektion – es wurde auch darüber diskutiert – will selbstverständlich auch die neuen technologischen Entwicklungen im Bereich der Innovation, im Bereich des Personen- und Güterverkehrs im neuen Amt für Mobilität noch früher erkennen. Und wir wollen auch geeignete Rahmenbedingungen schaffen und die Entwicklungen gezielt unterstützen. Ab nächstem Jahr wird ja dann aus dem Amt für Verkehr ein Amt für Mobilität.

Lassen Sie mich aber trotzdem an dieser Stelle bereits den Hinweis machen: Das Strassenbauprogramm wird immer ein Programm für Strassen sein, weil dies so im Strassengesetz verankert ist und wir in diesem Sinne deshalb auch daran gebunden sind. Daran wollen wir uns auch halten. Ich erinnere daran: In den verschiedenen Diskussionen rund um das Strassengesetz hätte sich andere Möglichkeiten geboten. Die Revisionen wurden allesamt abgelehnt, deshalb bleibt es nun halt vorderhand beim Bauprogramm für Staatsstrassen. Vielen Dank, dass Sie dieses nun genehmigen und zur Kenntnis nehmen. Merci.

Ratspräsident Roman Schmid: Das Wort aus dem Rat wird weiter nicht mehr gewünscht. Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2021 bis 2023 zur Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Zeitgemässes Nachtnetz für den Kanton Zürich (Ergänzungsbericht)

Antrag des Regierungsrates vom 11. März 2020 zum Postulat KR-Nr. 180/2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 20. Oktober 2020

Vorlage 5558c

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wir haben es mit dem ZVV-Nachtnetz zu tun. Bekanntlich ist das ZVV-Nachtnetz (*Zürcher Verkehrsverbund*)

Gegenstand der sogenannten ZVV-Strategie, die wir alle zwei Jahre beraten und für jeweils vier Jahre verabschieden, siehe dazu auch Abschnitt D. unter «Stossrichtungen». Das Nachtnetz ist aber auch Gegenstand von parlamentarischen Vorstössen, so geschehen mit dem Vorstoss 180/2018, gezeichnet von unseren EVP-Kollegen Hanspeter Hugentobler, Daniel Sommer und Markus Schaaf. Das Postulat wurde gegen den Willen des Regierungsrates am 19. August 2019 überwiesen. Die Volkswirtschaftsdirektion beziehungsweise der Regierungsrat hat dann das Postulat aber sehr schnell aufgenommen und in einer a-Vorlage in die Vorlage 5558, Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr, eben die ZVV-Strategie integriert, mit Antrag auf Abschreibung. Dies sah die KEVU im Rahmen ihrer Beratung aber ganz anders und beantragte mit der b-Vorlage einen Ergänzungsbericht. Dieser Antrag wurde vom Kantonsrat am 10. Februar 2020 einstimmig gutgeheissen. Sie sehen, es besteht ein Gesprächsbedarf über das Nachtnetz, und das ist auch der Grund, weshalb die KEVU beantragt hat, heute bei dieser Abschreibung nicht eine Kurzdebatte zu führen, sondern eine freie Debatte.

Das Nachtnetz wird bekanntlich auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 neu organisiert. Das ist beschlossen und die Umsetzung trotz Corona (*Covid-19-Pandemie*) und der vorübergehenden Einstellung des Nachtangebotes in Vorbereitung. Das Nachtnetz wird bekanntlich auch neu finanziert, wobei der Nachtfünfliber abgeschafft wird. Auch das ist auf dringlichen Wunsch des Kantonsrates beschlossen worden und kann nun nach der Zustimmung der anderen Nachtverbundverkehrspartner umgesetzt werden, wohl auf den Zeitpunkt, ab welchem das Nachtnetz post Corona (*Covid-19-Pandemie*) reaktiviert beziehungsweise wieder angeboten wird.

Nun liegt der Ergänzungsbericht vor. Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, diesen als erledigt abzuschreiben. An zwei Sitzungen im September und Oktober wurde der Ergänzungsbericht in Anwesenheit der Herren Franz Kagerbauer, Direktor des ZVV, und Dominik Brühwiler, designierter Direktor des ZVV, und in Anwesenheit der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) beraten und verabschiedet. Dabei wurden die Antworten auf die fünf gestellten Fragen nochmals eingehend diskutiert und entsprechende Nachfragen gestellt. Es ging um die Themen, erstens, Ein-, Ausstiegs- und Rückfahrtmöglichkeiten, zweitens, «Vernetzung und Erschliessung», drittens, die Erschliessung aller Regionen durch die Nacht-S-Bahn und, viertens, die Ausdehnung des Nachtangebotes auf die Nacht von Donnerstag auf

Freitag. Mehr dazu und die Einschätzung dazu erfahren Sie sicher aus den Voten meiner Kolleginnen und Kollegen der KEVU.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Tatsächlich, die Partystimmung ist (wegen der Covid-19-Pandemie) verfliegen, die Bars und die Clubs sind geschlossen, die Unterhaltungsbranche und die Gastronomie liegen am Boden. Damit hat sich das Ausgehverhalten radikal geändert, dem Nachtnetz des ZVV wurde damit die Grundlage entzogen. Die Bahnen und Busse bleiben am Wochenende im Depot. Vor diesem Hintergrund mutet der Ausbau des Nachtnetzes etwas abstrakt an, doch wir alle hoffen, dass der Albtraum bald vorbei ist und die Lebens- und Ausgehfreude wenigstens mit der Frühlingssonne wiederkehrt. Im vorliegenden Ergänzungsbericht wird dargelegt, wie dann das künftige Nachtnetz dem in den letzten Jahren gestiegenem Bedarf gerecht werden soll. Mit dem sternförmigen Netz und gezielten Angebotserweiterungen wird dabei eine gute Balance zwischen einem attraktiven und somit auch genutzten Angebot und der Wirtschaftlichkeit gefunden. So wird für das neue Nachtnetz auch ohne den Nachtzuschlag keine Verschlechterung des Kostendeckungsgrads im Vergleich zum Tagesnetz erwartet. Aufgrund der geringen Nachfrage ist die Ausdehnung des Angebots auf die Nacht vom Donnerstag auf Freitag jedoch wirtschaftlich nicht vertretbar. Auf diese immer wieder vorgebrachte Forderung wird daher vernünftigerweise nicht eingegangen.

Wir danken dem ZVV ausdrücklich dafür, dass er die Wirtschaftlichkeit hoch gewichtet. Die SVP stimmt der Abschreibung des Ergänzungsberichts zu und hofft, dass das Nachtnetz bald wieder rege genutzt wird.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Das Zürcher Nachtnetz des öffentlichen Verkehrs soll wachsen und sich weiterentwickeln. Das freut uns und wir danken dem Zürcher Verkehrsverbund für diesen Bericht. Die Taktverdichtungen und zusätzlichen Einstiegsmöglichkeiten sind wichtig für eine noch stärkere Nutzung. Der hier präsentierte Ausbauschnitt für das Jahr 2022 ist aber nur ein Schritt von einer langen Evolution, die wir von der SP schon lange fordern und fördern. Wir fordern, dass in Zukunft noch verstärkt auf Querverbindungen gesetzt wird. Nicht alle Menschen wollen von Zürich oder Winterthur nach Hause. Es gibt auch viele Besuchende bei Freunden und Bekannten. Diese Menschen sind heute oft auf Auto oder Taxi angewiesen, da gibt es noch Potenzial. Denn das Nachtnetz ist zum Glück nicht nur ein Angebot für die Jugend. Heute nutzen auch viele Menschen in meinem Umfeld das Nachtnetz im öffentlichen Verkehr. Dieser Anteil soll wachsen. Aber dabei

sind die Ziele vielfältiger und benötigen vermehrt Fahrten von Dorf zu Dorf und nicht immer via die Grossstadt. Dieser Ausbau muss es uns als Gesellschaft wert sein – für Umwelt und Gesundheit. Darum fordern wir weiter eine starke Entwicklung im Nachtnetz des ZVV auch über das Jahr 2022 hinaus.

Der Abschreibung dieses Ergänzungsberichts können wir heute gerne zustimmen. Und wenn dann die Corona-Krise endlich wieder vorbei ist, kann das Nachtnetz in der heutigen Ausgestaltung auch wieder gefahren werden, und das gleich noch ohne Zuschlag. Über diese Änderung sind wir sehr froh. Herzlichen Dank

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Auch unsere Fraktion bedankt sich für diesen Bericht, obwohl er eigentlich nicht auf viele Forderungen des Postulates eingehen kann. Der Bericht erachtet es weder als sinnvoll, den Ansatz mit dem ausgedünnten Tagesnetz für die Nacht weiterzuverfolgen, noch, die Erschliessung wesentlich auszuweiten, unter anderem wegen ungenügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Zudem ist der Bericht gegen eine Ausdehnung des Nachtangebotes in der Nacht vom Donnerstag auf Freitag, da in dieser Nacht die Nachfrage höchstens 30 Prozent eines durchschnittlichen Wochenendtages entspricht. Die Argumentation im Bericht lautet: Mit einer derart geringen Nachfrage könnte ein Nachtangebot nicht annähernd wirtschaftlich erbracht werden. Das Nachtnetz soll sich daher auch künftig auf das Wochenende und ausgewählte Feiertage beschränken.

Diese Argumentation sowie der Bericht insgesamt zeigen, dass der finanzielle Spielraum für eine weitere Optimierung des Nachtnetzes eingeschränkt ist. Es sind uns die Hände gebunden. Genau deshalb wollten wir Grünliberalen den Nachtfünfliber eben nicht abschaffen. Aus dem Bericht kann weiter geschlossen werden, dass für die Nacht von Donnerstag auf Freitag das gleiche Netz im Umfang vom Wochenende angedacht und dann wieder verworfen wurde. Wir vermissen hier etwas die Zwischenstufen. Es gäbe ja auch die Möglichkeit, am Donnerstag ein Nachtnetz light, also ein reduziertes Angebot zu fahren, zum Beispiel nur in der Stadt Zürich oder nur zwei Takte. Wissen wir mit Sicherheit, dass ein solches reduziertes Angebot nicht wirtschaftlich betrieben werden könnte? Denn ob es für ein Nachtnetz light am Donnerstag eine Nachfrage gäbe, wissen wir nicht, solange das Angebot nicht da ist; eine Huhn-oder-Ei-Frage quasi, die im Bericht leider unbeantwortet bleibt. Wir schreiben das Postulat ab.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Das Ausgehverhalten hat sich verändert. Heute weichen viele den überfüllten Wochenend-Partys aus und nutzen den Donnerstag als Ausgetag. Allen gemeinsam ist: Der Spass beginnt viel später in der Nacht. Entsprechend sind immer mehr Personen später in der Nacht und öfters auch am Donnerstagabend vom Ausgang auf dem Heimweg. Möglichst viele der nächtlichen Heimkehrer sollten den ÖV benützen können, eventuell richtigerweise, wenn der Allgemeinzustand nicht mehr topp genug ist, um ins Auto zu steigen. Das Nachtnetz sollte ein möglichst bedürfnisgerechtes Angebot bieten, jedoch mit einer angemessenen Wirtschaftlichkeit. Die Prüfung ergab, dass eine Angleichung an das Tagesnetz die Fahrzeiten nicht merklich verbessern würde und zudem eine Verdoppelung der Kosten in Kauf genommen werden müsste. Ebenso könnte eine Ausdehnung des Nachtnetzes auf Werktage aufgrund der viel schwächeren Nachfrage nicht wirtschaftlich erbracht werden, auch nicht von Donnerstag auf Freitag. Das Nachtnetz soll sich daher auch künftig auf das Wochenende und auf ausgewählte Feiertage beschränken. Die CVP-Fraktion stimmt der Abschreibung zu.

Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon): Unser Zürcher Nachtnetz ist ein Erfolgsmodell – da stimmen Sie mir sicher zu. Diese Erfolgsgeschichte freut uns deshalb speziell, weil einer der Väter ja auch der frühere EVP-Kantonsrat Kurt Schreiber ist, der den Ausbau des S-Bahn-Angebotes während der Nächte der Wochenenden forderte. Der Kantonsrat überwies damals das Postulat 177/2000 an den Regierungsrat, und im Jahr 2002 wurde das Nachtangebot eingeführt. Seither sind die nächtlichen Fahrgastzahlen explodiert und die Nachfrage hat sich verzehnfacht. Aber die Zeit ist nicht stehengeblieben seit 20 Jahren. Das Freizeit- und Ausgehverhalten hat sich stark verändert. Während sich das Ausgehverhalten früher auf den Abend konzentrierte und nach Mitternacht «Sammel-Nachtlinien» dann noch die Spätheimkehrer transportierten, kommt heute das Nachtleben erst gegen Betriebsschluss in Schwung; natürlich nicht im Moment während der Corona-Zeit, aber wir machen hier ja die Politik für eine hoffentlich baldige Zeit nach Corona. Diese Verlagerung des Ausgehverhaltens in die nächtlichen Morgenstunden ruft nach häufigeren Verbindungen und nach einer besseren Erschliessung vernachlässigter Regionen. Deshalb forderte unser überwiesenes Postulat für ein zeitgemässes Nachtnetz die Abdeckung aller Regionen durch Nacht-S-Bahnen statt der Sammel-Nachtbusse und die Angleichung des Angebotes an das

Tagesnetz. Und insbesondere forderten wir die Einführung des Einsteigs – nicht nur des Aussteigs – an allen Nachtbus-Stationen, um eine flächendeckende Erschliessung in alle Richtungen sicherzustellen. Denn die ZVV-Benutzerinnen und -Benutzer wollen nicht einfach nur von Zürich nach Hause kommen, sondern da sind viele, die auch an anderen Orten des Kantons nachts im Ausgang sind oder zu Besuch bei Freunden irgendwo im Kanton, und die dann mit dem öffentlichen Verkehr nach Hause fahren wollen. Der Kanton Zürich ist mehr als die Stadt Zürich, das gilt auch für unser heutiges Ausgehverhalten und dies hat darum auch für das Nachtnetz zu gelten, ein Nachtnetz übrigens, dass künftig mindestens auch schon am Donnerstagabend in Betrieb sein sollte.

Nun, was ist aus den Postulatsforderungen geworden? Ich beginne mit dem Lichtblick der regierungsrätlichen Antwort: Die Einsteige- und Rückfahrmöglichkeit, bis anhin ein exklusives Privileg der Stadtzürcher, gilt neu auch in Winterthur. Super, herzlichen Dank. Und weiter? Im Rest des Kantons? Im Rest des Kantons soll man auch weiterhin nicht einsteigen oder Richtung Stadt oder anderswohin fahren können. Um dies zu begründen, wird im Bericht eine Vielzahl von Bedingungen für den Ausbau genannt, die gleichzeitig erfüllt sein müssen, damit der ZVV sich bewegt: In urbanen Gebieten soll die Rückfahrmöglichkeit in stark bebauten und zusammenhängenden Siedlungen zum Bahnhof angeboten werden, falls kein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss, falls die Betriebsstabilität gewährleistet ist und falls am Bahnhof auch Anschlüsse möglich sind. Das sind sechs Bedingungen, mit einem Wort: Wo kein Wille ist, ist auch kein Weg.

Die flächendeckende Erschliessung unsere Kantons gibt es auch weiterhin nicht. In die Nachtbusse darf man ausser in den Städten Zürich und Winterthur auch weiterhin nicht einsteigen. Die Tösstaler und die Wehntaler warten weiterhin auf die Nacht-S-Bahn. Und damit nimmt man für alle Nachtfahrten, die nicht von Zürich oder Winterthur ausgehen, auch weiterhin das Auto, mit allen ökologischen Folgen und den entsprechenden nächtlichen und alkoholbedingten Unfallgefahren.

Vor 18 Jahren gehörten wir mit unserem Nachtnetz zu den fortschrittlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Regionen. Heute müssten wir dringend nachbessern, um ein Nachtnetz für die 2020er-Jahre zu gewährleisten, das auch in Zukunft möglichst viele Menschen in unserem Kanton nachts umweltfreundlich und sicher transportiert. Wir sind erfreut über den kleinen Fortschritt der neuen Einsteige- und Rückfahrmöglichkeiten in Winterthur, aber vor allem sind wir enttäuscht über die mutlose Nachtnetz-Zukunftsstrategie der Regierung,

die diesen Namen nicht verdient und die heutigen nächtlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in unserem Kanton verkennt.

Das Postulat kann aus Sicht der EVP abgeschrieben werden, nicht aber das Ziel, mit Nachdruck auf eine generelle Verbesserung der nächtlichen Vernetzung im ganzen Kanton hinzuwirken.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Es hat sich einiges getan in letzter Zeit in Sachen Nachtnetz. Zum einen, das Auffälligste oder zumindest das, das man am besten gehört hat, war die Abschaffung des alten Zopfs des Zusatzfünfllibers, der ja inzwischen wirklich antiquiert ist. Da ist es gut, dass man über den hinweggekommen ist. Und es macht durchaus auch Sinn, dass es zu Taktverdichtungen kommt beziehungsweise, dass diese angedacht werden. Aber besonders erfreulich ist für mich, dass die Anregung, die ich bereits 2015 in meiner Anfrage 289/2015 zur Weiterentwicklung des Nachtnetzes gemacht habe, ihre Berücksichtigung fand. Damals sprach ich zusammen mit meinem Fraktionskollegen der AL bereits die fehlenden Rückverbindungen an, dort am Beispiel der Stadt Winterthur. Leider hat es der ZVV offenbar mit der Formulierung «Stadt Winterthur» etwas sehr genau genommen und will Rückverbindungen, was mich persönlich freut, vorderhand nur in Winterthur einführen. Aber hier ist durchaus auch ein Weiterdenken erlaubt. Ich bin überzeugt, auch unter den gegebenen Bedingungen, dass man keine neuen Kurse schaffen will, dass es durchaus auch in ländlichen Regionen Möglichkeiten gibt, um Nachtbussen auch auf dem Rückweg ohne grössere zeitliche Einbussen Halte zu erlauben. Mir ist auch bewusst, dass dies je nach Linienführung der Nachtbusse nicht überall möglich sein wird. Aber wo möglich, soll man dies einführen.

Eine andere Anregung, die ich damals eingebracht habe, wurde leider nicht berücksichtigt. Es scheint schwierig zu sein, die Verbindungen zwischen den grösseren Städten noch besser zu koordinieren und anzuschauen. Während beispielsweise heute durchaus erfolgreich Verbindungen zwischen Winterthur und Sankt Gallen sowie Zürich und Luzern bestehen, die ich auch regelmässig benutzte, als das Nachtnetz noch existierte, und von denen ich gesehen habe, dass sie regelmässig benutzt werden beziehungsweise beliebt sind, gibt es keine entsprechenden Nachtverbindungen beispielsweise zwischen Zürich und Bern oder Zürich und Basel. Ich bin überzeugt, ein solches Angebot würde ebenfalls Beachtung finden und wäre eine genauere Betrachtung wert. Auch die Ausweitung des Nachtnetzes auf den Donnerstag ist durchaus ins Auge zu fassen. Damit soll nicht ein Vollausbau des Nachtnetzes gemeint sein, sondern man könnte sich ja auch ein Nachtnetz light, in

welcher Variante auch immer, überlegen. Beispielsweise eine Ausweitung des Betriebs oder ein Nachtnetz, das vielleicht bis 2 Uhr geht oder bis 2.30 Uhr, und vielleicht nicht auf allen Linien, aber zumindest auf den Hauptlinien beziehungsweise dort, wo Bedarf besteht. Es ist in der Tat so, dass heute der Ausgang bereits am Donnerstag beginnt. Man kann sich auch dem anpassen, dass halt immer noch die meisten Leute am Wochenende unterwegs sind, aber man kann durchaus auch weiter überlegen und dies umsetzen. Die Alternative Liste nimmt den Ergänzungsbericht entsprechend zur Kenntnis.

Leandra Columberg (SP, Dübendorf): Die geplanten Ausbauschritte, der Ausbau des Nachtnetzes, die Abschaffung des Nachtzuschlags, das sind Schritte in die richtige Richtung. Es ist aber nötig, dass der Kanton etwas mehr Mut beweist und die wirtschaftliche Rentabilität nicht als Totschlagargument benutzt wird. Denn Mobilität bedeutet auch die Möglichkeit von sozialer Teilnahme. Deswegen müssen wir eben auch über die solidarischere Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sprechen. Ein ausgebautes Nachtnetz ist möglich und auch Möglichkeiten eines Nachtnetzes unter der Woche. Auch die Menschen in der Agglomeration und auf dem Land müssen in der Nacht mobil sein können. Der öffentliche Verkehr, ausgebaut und solidarisch finanziert, soll im Zentrum der Verkehrsplanung stehen und Teil des Service public sein, besser früher als später. In diesem Sinne stimmen wir der Abschreibung des Ergänzungsberichts zu. Es braucht aber weitere Fortschritte in der ZVV-Strategie und keinen Stillstand. Besten Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP nimmt den Ergänzungsbericht dankend zur Kenntnis und wir müssen aber auch zur Kenntnis nehmen, wie gewisse Parteien nun der Regierungsrat und dem ZVV Mutlosigkeit vorwerfen. Wir sehen das nämlich nicht so. Es wurde gesagt «Wo kein Wille ist, ist auch kein Weg», Hanspeter Hugentobler hat das sehr schön ausgeführt. Und er meint, es gebe doch noch viel zu tun für ein flächendeckendes Nachtnetz. Das ist doch die Frage: Brauchen wir überhaupt ein solches flächendeckendes Nachtnetz? Und ich meine, wir jammern hier auf ganz hohem Niveau. Im Gegensatz zur EVP sind wir von der FDP nämlich zufrieden mit dem Ergänzungsbericht und wir danken der Regierung auch dafür. Wir sind, erstens, zufrieden mit der Prüfung des Angebotes, das der ZVV vorgelegt hat. Wir sind zufrieden mit der Umsicht, wie der ZVV in diesen schwierigen Zeiten auch sein Angebot neu strukturiert und eben auf gewisse Extravaganzen verzichtet. Und er hat das sehr schön dargelegt,

dass es eben am Donnerstagabend nicht rentabel wäre, Nachtnetzverbindungen anzubieten. In diesem Sinne sind wir zufrieden. Wir danken der Regierung und dem ZVV und nehmen den Bericht dankend zur Kenntnis.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Wie Sie hier im Saal ja selber festgestellt haben, ist das Nachtnetz zweifellos ein Erfolgsmodell. Gegenüber dem ersten Betriebsjahr 2003 kann man sagen, dass sich die Nachfrage mehr als verdreifacht hat. Ein gutes Angebot nicht nur auf den Strassen, sondern auch beim öffentlichen Verkehr, das wird also genutzt und das soll auch so sein. Das Angebot kommt nämlich bei den Benutzenden sehr gut an, auch wenn wir zurzeit – Sie kennen die Situation – kein Nachtnetz haben. Mit der im Kantonsrat verabschiedeten ZVV-Strategie haben Sie dem ZVV ja den Auftrag gegeben, das Konzept des Nachtnetzes nochmals anzuschauen und neu auszuarbeiten. Wir haben im Ergänzungsbericht aufgezeigt, warum insbesondere das Nachtnetz weiterhin nur am Wochenende angeboten werden soll. Warum ist das so, nur am Wochenende? Es ist einfach Tatsache – und das haben wir auch evaluiert –, dass die Nachfrage unter der Woche rund 70 Prozent tiefer ist, auch am Donnerstag. Und das ist einfach zu gering, um hier ein Netz anzubieten. Das Nachtnetz soll aber weiterhin gezielt und auf die Bedürfnisse der Nachtschwärmer ausgerichtet werden, daher unterscheidet es sich auch vom Tagesangebot. In Zürich und Winterthur, wo das Nachtleben sicher am meisten pulsiert, wird das Nachtnetz-Angebot deutlich verbessert. Auf einzelnen Achsen in der Stadt Zürich wird der Viertelstundentakt angeboten. Und in Winterthur kann man gar von einer Verdoppelung des Fahrplanangebotes sprechen. Aber auch die übrigen Regionen profitieren von einer besseren Vernetzung und einer höheren Angebotsqualität. Rückfahrten – bitte nehmen Sie das zur Kenntnis – sind künftig nicht nur in der Stadt Zürich und auf dem S-Bahnnetz, sondern auch in Winterthur und, wo es eben machbar und wo es sinnvoll ist, auch in der Region. Das heisst, wir beobachten selbstverständlich die Situation genau. Wir denken auch weiter. Und wenn der Bedarf ausgewiesen ist, dann spricht auch nichts dagegen, dass man entsprechend reagiert. Auch das S-Bahn-Netz kann noch erweitert werden; ich erinnere speziell an das Furttal und an das Oberland.

Sie haben uns ja um diesen Ergänzungsbericht gebeten, wir haben Ihnen diesen vorgelegt. Wir haben Ihnen auch aufgezeigt, dass wir Spielraum haben und diesen auch nutzen wollen. Nur muss ich Ihnen sagen: Die wirtschaftliche Rentabilität und überhaupt die Wirtschaftlichkeit ist

schon etwas, das wir gut im Auge behalten müssen. Und schauen Sie, Ihre Volkswirtschaftsdirektorin hat im Moment diesbezüglich schon Sorgen. Wir haben vorhin über das Strassennetz, über die fehlenden Einnahmen gesprochen. Ich möchte Sie aber auch darauf hinweisen, dass der öffentliche Verkehr seit Monaten ein tiefes, tiefes Loch in der Kasse verzeichnet. Und hier müssen wir aufmerksam sein und hier müssen wir auch die Zukunft entsprechend vorsichtig und umsichtig anpacken.

Sie werden das Postulat nun abschreiben, dafür danke ich Ihnen. Trotzdem erlauben Sie mir den Hinweis, dass ich das mit etwas Wehmut tue. Eigentlich haben wir mit Hochdruck und in Rekordtempo erreicht, dass Ende Jahr der Nachtzuschlag aufgehoben wird – und jetzt gibt es kein Nachtnetz, wo wir das feiern könnten. Das tut mir weh, aber ich bin auch überzeugt: Es gibt eine Zeit nach Corona. Und ich bin überzeugt, das Nachtnetz wird hier einen Beitrag leisten und dann wieder geschätzt und genutzt werden. Vielen Dank.

Ratspräsident Roman Schmid: Sie haben den Ergänzungsbericht zur Kenntnis genommen. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 180/2018 ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Genehmigung der Abrechnung des Rahmenkredits Zürcher Verkehrsverbund für die Fahrplanperiode 2018/2019

Antrag des Regierungsrates vom 26. August 2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 20. Oktober 2020

Vorlage 5369b (schriftliches Verfahren)

Ratspräsident Roman Schmid: Wir haben schriftliches Verfahren beschlossen. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt Ihnen, den Rahmenkredit des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2018/2019 zu genehmigen.

Es gingen innert Frist keine anderslautenden Anträge ein. Ich stelle somit fest, dass Sie dem Antrag zugestimmt haben.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Verkehrsplanung Zürcher Unterland

Postulat Christian Müller (FDP, Steinmaur), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Michael Biber (FDP, Bachenbülach) vom 25. März 2019

KR-Nr. 109/2019, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Roman Schmid: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. David Galeuchet, Bülach, hat an der Sitzung vom 30. September 2019 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Mit unserem Postulat fordern wir die Regierung auf, eine Analyse der Verkehrssituation im Zürcher Unterland vorzunehmen. Auf dessen Grundlage soll sie aufzeigen, welche Lösungen für die Region geeignet sind, im die zukünftige Verkehrsentwicklung im Unterland auch auf der Infrastrukturseite zu begleiten. Wer – wie ich selbst – an einer Hauptstrasse aufgewachsen ist oder seit einiger Zeit an einer solchen wohnt, weiss genau, welches Problem wir mit diesem Postulat ansprechen und wofür wir eine ganzheitliche Lösung erwarten. Auf vielen Hauptstrassen im Zürcher Unterland, solche von der Kantonsgrenze Richtung Stadt Zürich, aber auch solche, die als Querverbindungen zwischen den Unterländer Bezirken oder bis nach Winterthur dienen, hat der Verkehr in den letzten Jahren stark zugenommen. Das sind dann nicht nur einige Prozentpunkte, sondern das ist eine Zunahme um 100 Prozent und mehr. Parallel dazu ist auch die Auslastung des öffentlichen Verkehrs angestiegen, sodass sowohl S-Bahn wie Busse zeitweilig übervoll sind. Der Zuwachs im ÖV ist meist hausgemacht, also aus der Region stammend, die Verkehrssteigerung auf der Strasse aber zu grossen Teilen Durchgangsverkehr. Dies führt dazu, dass zahlreiche Ortskerne dauernd unter Überlastung der Durchgangsstrassen leiden. Nun wird in diesen Gemeinden der Ruf nach Entlastung der Dorfkerne immer lauter, das ist absolut verständlich. Wenn Strassen kaum mehr überquert werden können, das Einfädeln in den Verkehr fast nicht mehr möglich ist und die Belastung durch Geräusche immer mehr zunimmt, sehnt man sich natürlich nach einer Beruhigung. Aufgrund der aktuellen Raumplanung ist aber genau das Gegenteil zu erwarten: Das zukünftige Bevölkerungswachstum soll im Zürcher Unterland auf die Regionen Kloten, Bülach und Regensdorf und auf die Stadt Zürich mit den Agglomerationen konzentriert werden.

Diese zwei grösseren Entwicklungsgebiete im Unterland, Bülach im Glattal sowie Regensdorf im Furttal, glauben für ihr starkes Wachstum in den nächsten Jahren die Lösung für das zusätzliche Verkehrsvolumen sowohl auf der Schiene wie auch der Strasse zu haben. Leider werden aber an beiden Orten die Auswirkungen auf die angrenzenden Gebiete nicht oder zumindest zu wenig berücksichtigt. Diese Gebiete wirken aber wie Schwämme auf die umliegenden Gemeinden. Das konzentrierte Wachstum an diesen Punkten wird unweigerlich zu noch mehr Durchgangsverkehr führen. Dazu kommt, dass die meisten Modelle wohl den Arbeits- beziehungsweise den Pendlerverkehr berücksichtigen, den Freizeitverkehr jedoch grösstenteils ausblenden. Noch sehr gut habe ich die Aussage eines Bülacher Stadtrates in den Ohren, Bülach hätte das Verkehrsproblem im Griff. Gleiches meldet man auch aus Regensdorf. Gleichzeitig äusserte sich der Bülacher Stadtrat aber dahingehend, dass eine wichtige Naherholungszone Eglisau und das Rafzerfeld seien. Dies wird aber auf der Verkehrsseite nicht beachtet. Wir wissen ja, Freizeitverkehr ist ein sehr grosser Anteil des Strassenverkehrs. Die heute bereits überlasteten Strassen und Ortskerne der Region und insbesondere Eglisau werden nochmals zusätzlich belastet, nicht nur zu den Stosszeiten, nein, den ganzen Tag. Aus Regierungskreisen von Winterthur konnte ich auch schon hören, dass die Gemeinden um die Stadt herum keine Verkehrsprobleme hätten beziehungsweise gar nicht wüssten, was ein Verkehrsproblem sei. Mit Verlaub, ich finde diese Aussagen einfach nur arrogant.

Diverse Gemeinden in diesen Regionen sind schon heute stark belastet und erwarten deshalb eine Lösung. Meist wird das Erstellen einer Umfahrungsstrasse gefordert, was verständlich ist. Aber hier gilt es zu beachten, dass sich durch das Zur-Verfügung-Stellen von Umfahrungsstrassen der Verkehr nicht in Luft auflösen kann, sondern teilweise einfach auf andere Gebiete verlagert wird. Und genau solche Wirkungen erzielen auch jegliche Arten von Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Verkehrssteuerung. In Anbetracht der zu erwartenden Entwicklung des Zürcher Unterlands und der Städte Zürich und Winterthur erwarte ich von der Regierung eine Gesamtschau zur heutigen Verkehrssituation sowie eine Analyse der Auswirkungen, die das Wachstum in diesen Regionen auf das Verkehrsaufkommen und die Verteilung in Zukunft haben wird, dies sowohl für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) wie auch für den ÖV, welcher ja ebenfalls teilweise auf der Strasse stattfindet. Dies soll dazu führen, dass den betroffenen Gemeinden um diese Wachstumsregionen Lösungen präsentiert werden können, die Wirkung erzielen, ohne die Probleme nur auf umliegende Gemeinden zu

verlagern. Zudem erwarte ich auch Aussagen dazu, ob grossräumigere Lösungen nicht ökologisch wie ökonomisch sinnvoller wären, als dies kleinräumige Massnahmen und da insbesondere kleinere Umfahrungen sind.

Das vorliegende Postulat soll genau dies bewirken. Ich und die stark belasteten Gemeinden im Zürcher Unterland danken Ihnen für die Zustimmung und die Überweisung.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Die drei Antragstellenden wünschen sich eine Analyse der Verkehrslage für das Zürcher Unterland, woraus eine Gesamtlösung für die Behebung der Kapazitätsengpässe erfolgen soll. Dazu gibt es grundsätzlich nichts einzuwenden. Die Gesamtlösung der Antragsteller sieht aber zwei mögliche Varianten vor, eine mit viel Beton und eine Zweite mit noch mehr Beton, diverse kleinräumige Umfahrungsstrassen oder eine grossräumige National- oder Staatsstrasse.

Das Zeitalter des Betons waren die 70er-Jahre. Heute und in Zukunft gilt es Verkehrskonzepte zu kreieren bei denen nicht nur zwei Varianten des motorisierten Individualverkehrs verglichen werden. Im Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2018 zeigt der Regierungsrat auf, wie er in der Zukunft mit der steigenden Mobilität im Kanton umgehen will, ich zitiere aus dem GVK: «Der Zuwachs an Verkehr soll möglichst auf die ressourceneffizienten Verkehrsarten ÖV, Fuss- und Veloverkehr gelenkt werden. Die Belastungsspitzen im motorisierten Individualverkehr und im ÖV sollen abgebaut beziehungsweise begrenzt werden.» Und weiter: «Die Siedlungsentwicklung findet vorwiegend an Orten statt, die kurze Wege begünstigen und die mit ÖV, Velo- und Fussverkehr erschlossen sind.» Und: «Die von der Zürcher Bevölkerung zurückgelegten durchschnittlichen Tagesdistanzen nehmen insgesamt ab. Die Distanzen mit dem motorisierten Individualverkehr und im ÖV verringern sich gegenüber dem Trend der vergangenen Jahre. Die Tagesdistanzen von Velo- und Fussverkehr nehmen hingegen zu.» Zitatende. Im Unterland soll im Bimodalsplit des Binnenverkehrs der ÖV von 14 auf 20 Prozent gesteigert werden. Auch der Regierungsrat geht davon aus, dass die Digitalisierung und die Sharing Economy im Verkehr Einzug erhalten werden, was den Mehrverkehr einschränken könnte. Des Weiteren wird der Regierungsrat nicht darum herumkommen, sich mit Mobility-Pricing auseinanderzusetzen, um Verkehrsspitzen zu brechen oder diese stärker über den Tag zu verteilen.

Leider wurde vom Regierungsrat der regionalen Verteilung der Arbeitsplätze bis heute zu wenig Gewicht gegeben. Von den gut 1 Million Beschäftigten im Kanton Zürich finden 470'000 in Zürich, in der Stadt Zürich, eine Arbeit. Bei weiterem Wachstum in der Agglomeration muss auch auf ein Wachstum der lokalen Arbeitsplätze gesetzt werden. Dies würde dazu führen, dass der ÖV zu den Spitzenzeiten auch in der Gegenrichtung genutzt werden kann, Arbeitnehmer aufgrund tieferer Mieten auch näher am Arbeitsplatz wohnen könnten. Auch eine Veränderung der Arbeitsgewohnheiten kann zu einer Reduktion des Verkehrs beitragen. Das Corona-Virus hat dies deutlich aufgezeigt. Viele Firmen haben gemerkt, dass ihr Personal auch von zu Hause arbeiten kann und nicht vor Ort präsent sein muss.

Das sind verschiedene Ansätze und Konzepte für die Mobilität der Zukunft. In diese Richtung soll der Regierungsrat weiterdenken und planen. Eine weitere Verschandelung der Landschaft und ein immenser Verbrauch von vor allem Kulturland durch neue Umfahrungsstrassen ist nicht akzeptabel. Eine Verkehrsplanung im Zürcher Unterland würden wir begrüßen, nicht aber unter den Vorgaben der Antragssteller. Deshalb lehnt die Grüne Fraktion das Postulat ab.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Die SVP wird das Postulat unterstützen, denn auf dem Weg zur 10-Millionen-Schweiz wird auch der Verkehr zunehmen, unabhängig der Antriebskonzepte und CO₂-Bilanz künftiger Fahrzeuge. Die Mobilität, auch die individuelle, wird ein Bedürfnis der Menschen bleiben. Seien wir realistisch: Der Verkehr wird weiter zunehmen, es gilt daher, wie es in der Politik sein sollte, in die Zukunft zu schauen. Auch da, Herr Galeuchet, braucht es viel Beton, ob uns das gefällt oder nicht, wenn Sie weiterhin mit Ihrem Elektroflitzer zügig vorankommen wollen.

Tatsächlich ist es so, dass das Unterland – nicht als einzige Region zwar, aber ausgeprägt – eine hohe Verkehrslast zu tragen hat. Wenn wir uns an die Terminologie des kantonalen Raumordnungskonzeptes halten, stellen wir fest, dass sich das Wachstum der urban geprägten Wohnlandschaften auf die Ortschaften in der Landschaft unter Druck auswirkt. Das Verkehrsaufkommen steigt kontinuierlich auf den Ortsdurchfahrten. Dadurch steigt der Wunsch nach Ortsumfahrungen, welche die betroffenen Ortschaften zwar entlasten mögen, aber in der Summe kaum finanzierbar sind und sich auf andere Gemeinden potenziell wiederum negativ auswirken. Eine gesamtheitliche Sicht ist daher anzustreben. Dabei muss eine langfristige Perspektive ohne idealistisch gefärbten Zweckoptimismus eingenommen werden. Wir erwarten, dass

dabei insbesondere die im Richtplan enthaltene äussere Nordumfahrung in die Beurteilung miteinbezogen wird. Durch die direkte Linienführung von Wettingen bis Winterthur entlastet die äussere Nordumfahrung den Nordring vom Transitverkehr, sodass dieser als eine leistungsfähige Stadttangente wirken kann. Durch entsprechende Anschlüsse im Unterland fliesst der Verkehr damit direkt auf die Hochleistungsstrasse ab, ohne sich durch die Ortschaften zu quälen. Wir sind der Meinung, dass die Zeit für eine vertiefte Prüfung dieser Variante reif ist, und überweisen deshalb das Postulat. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Dieses einseitige Postulat können wir nicht unterstützen. Das Wachstum des automobilen Verkehrs wird mit keinem Wort hinterfragt. Nein, es wird nur gefragt, mit welchen Strassenausbauten oder gar neuen Strassen darauf reagiert werden soll. Und mein lieber Christian Müller, in der Begründung bezeichnest du die Zunahme der Verkehrsleistung durch den Autoverkehr als Mobilitätswachstum. Das ist ein total einseitiger Blick durch die Windschutzscheibe. Mobilität ist die Möglichkeit, von einem Ort zum nächsten zu kommen. Das kann mit ganz vielen Verkehrsträgern erfolgen und gerne auch mit einer geschickten Kombination davon. Und noch besser ist es, wenn die zwei Orte gar nicht so weit voneinander entfernt sind, sprich: wenn in der Region viele Formen von Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Freizeit und so weiter und so fort angeboten werden. Erst wenn wir die Mobilität wirklich gesamtheitlich betrachten, können wir echte Schlüsse für die Zukunft ziehen und die Massnahmen ergreifen. Vielleicht ist das auch mal ein Strassenausbau, wie es die FDP immer wieder fordert. Aber es können eben auch ganz andere Massnahmen sein, Massnahmen aus der klassischen Verkehrsplanung genauso wie aus der Raumplanung.

Wir von der SP denken den Raum vom Menschen aus, zuerst von den Anwohnenden und dann auch von Passierenden. Aber dabei darf nicht ausschliesslich der private Autoverkehr betrachtet werden. Nein, es müssen auch noch ganz andere Formen der Mobilität und des Zusammenlebens betrachtet werden. Aus solch einem Blickwinkel schaue ich auch gerne wieder mal auf das Zürcher Unterland wie auch auf alle Kantonsteile in ihrer tollen Vielfalt. Darum lehnen wir von der SP dieses Postulat in dieser Form ab. Herzlichen Dank.

Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich): Die Grünliberalen überweisen das Postulat aus drei Gründen nicht:

Erstens: Entgegen dem Titel verlangt dieses Postulat nicht eine gesamthafte Verkehrsplanung, sondern eine koordinierte Strassenplanung für das Zürcher Unterland. Eine allein auf das Auto ausgerichtete Planung ist aber nicht zeitgemäss. Vielmehr sind einerseits die verschiedenen Verkehrsarten zu koordinieren und andererseits die gewünschte Siedlungsentwicklung zu beachten.

Zweitens: Das Postulat sagt schon im Antrag klar aus, dass eine Gesamtlösung besser sein müsste als diverse Einzellösungen. Es ist damit ein schlecht verhüllter Vorstoss für eine Autobahn im Unterland. Schon das allein ist nicht unterstützungswürdig. Zudem ist dieses Ansinnen als äussere Nordumfahrung bereits im kantonalen Richtplan enthalten, allerdings mit dem Zeithorizont «langfristig». An dieser aus gesamtkantonalen Optik definierten Fristigkeit soll nichts geändert werden respektive: Falls etwas an diesem Eintrag geändert werden soll, dann ist er aus dem Richtplan zu streichen, weil er auf einer veralteten Sicht des immerfort steigenden motorisierten Individualverkehrs basiert.

Der dritte Punkt: Der Regierungsrat hat 2018 sein Gesamtverkehrskonzept vorgelegt. Darin beschreibt er, dass er, diesem Konzept folgend, regionale Gesamtverkehrskonzepte und Agglomerationsprogramme erarbeitet, die wiederum in die nächste Überarbeitung des kantonalen Richtplans einfließen. Das Postulat will nun unabhängig von dieser Gesamtschau eine Region bevorzugt behandeln. Das ist nicht sachgerecht. Wenn das Unterland aus gesamtkantonaler Sicht tatsächlich das grösste Verkehrsproblem im Kanton Zürich hätte, dann würde der Regierungsrat die Region im Rahmen der Gesamtverkehrskonzepte ohnehin bevorzugt behandeln und das Postulat wäre somit unnötig.

Kathrin Wyder (CVP, Wallisellen): Das Zürcher Unterland ist zweifellos eine der am stärksten wachsenden Regionen im Kanton Zürich. Leider hinkt bei der Bautätigkeit von neuen Wohnungen und aber auch Firmen die Verkehrsplanung meist hintendrin, womit man dann auch mit Engpässen zu rechnen hat. Um gute Lösungen zu finden, gilt es, die Verkehrsplanung gleichzeitig voranzutreiben und die unterschiedlichen Verkehrsströme und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu analysieren. Der Anstieg des heutigen Verkehrs hat auch einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Ausweichrouten oder Durchgangsverkehr können Gemeinden sehr belasten. Gleichzeitig sind wir aber auch der Meinung, dass ein Fokus auf attraktive ÖV- und sichere Velorouten gelegt werden sollte. Eine gut geplante Verkehrsplanung nimmt auf Natur und Landschaft Rücksicht, denn gerade in dichtbesiedelten Gebieten gilt es, den wichtigen Naherholungsgebieten Sorge zu tragen. Es handelt sich

also um eine komplexe Aufgabe, welche sinnvollerweise gesamthaft für die gesamte Region angegangen wird.

Die CVP unterstützt das Postulat und ist erfreut, dass die Regierung bereit ist, es entgegenzunehmen.

Christian Müller (FDP, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Ich mache hier gerne noch ein Beispiel für all diejenigen, die nicht verstanden haben, um was es uns geht: Gerade in Dielsdorf sind die Probleme in der Dorfmitte sehr gross. Es ist unter anderem auch schwierig, den Busverkehr so gewährleisten zu können, dass der Bus pünktlich an den Bahnhöfen ankommt. Aber genau hier liegt das Problem, wenn eine Region nicht ganzheitlich betrachtet wird. So erwägt man sogar, eine separate Busspur zwischen Dielsdorf und Adlikon/Regensdorf zu planen, wozu mit Sicherheit einiges an schönster Waldfläche hergegeben werden müsste, mit dem Argument, der Bus komme sonst nicht zeitgerecht an den Bahnhof. Ich will ja nicht bestreiten, dass es Leute gibt, die vom Bahnhof Dielsdorf zum Bahnhof Regensdorf mit dem Bus pendeln. Allerdings frage ich mich schon, ob das Sinn macht, wenn ich dies in praktisch gleicher Zeit auch mit der S-Bahn bewältigen kann. Meine Mitarbeiter aus dem Furttal reisen auf jeden Fall mit der Bahn an und nicht mit dem Bus; natürlich nur diejenigen, die noch keinen Führerschein besitzen, das versteht sich ja von selbst in unserem Gewerbe (*gemeint ist das Autogewerbe*).

Auch will man für Dielsdorf Stauräume planen, in denen man den Verkehr ausserhalb des Dorfzentrums aufstauen kann, gleichzeitig aber auch immer mit dem Argument der Busbevorzugung. Dies geht ja dann ganz klar zulasten der umliegenden Gemeinden und führt dort auch zu Umgehungsverkehr, welcher wiederum mit zusätzlichen Aufwendungen verhindert werden soll. Und nicht zuletzt soll im nahegelegenen Naturschutzgebiet ein neuer zusätzlicher Kreisel in Betracht gezogen werden. Dies zeigt klar auf, wie wichtig eine grossräumige Betrachtung wäre. Wenn ich die zuständigen Personen beim Amt für Verkehr direkt mit der Aussage konfrontiere «Sie bringen keine Lösung für die Probleme, sondern nur eine Verlagerung», erhalte ich von dieser Seite Zustimmung. Das ist doch nicht zukunftsgerichtet, ebenso wenig, dass in der Planung die möglichen Auswirkungen autonomer Fahrzeuge, die früher oder später auf den Markt kommen werden, nicht berücksichtigt werden.

Zu David Galeuchet möchte ich noch festhalten: Binnenverkehr ist nicht gleich Durchgangsverkehr. Eine Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV löst diese Probleme nicht. Moderne Mobilität, wie

zum Beispiel autonomes Fahren, dürfte gemäss verschiedenen Studien zu noch mehr Strassenverkehr führen. Dass Linksgrün aber nicht an der Lösung der Probleme interessiert ist, ist bekannt. Sie lassen lieber aus rein ideologischen Gründen eine ganze Region weiter leiden und verschliessen – so wie Felix Hoesch – einfach die Augen vor der Realität.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Das Postulat verlangt ja eine Analyse der Verkehrslage im Zürcher Unterland und eine Gesamtlösung für die Behebung der Kapazitätsengpässe. Ja, die Postulanten rennen offene Türen ein. Im Zürcher Unterland sind nämlich bereits verschiedene Planungen zur Verbesserung von Verkehrsabläufen und zur Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung in Bearbeitung. Denn uns ist sehr wohl bewusst, wie hoch die Verkehrsbelastung dort ist. Die Grundlage dieser Arbeiten bilden der kantonale sowie der regionale Richtplan, inklusiv die Raumordnungs- und Gesamtverkehrskonzepte, die Ortsplanungen und die Entwicklungsabsichten der Gemeinden. Das neue Amt für Mobilität wird 2021, also nächstes Jahr, ein regionales Gesamtverkehrskonzept für das Zürcher Unterland ausarbeiten, mit und ohne Postulat, und zwar ohne die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Es geht um die Strasse, die Schiene beziehungsweise den öffentlichen Verkehr, den Fussverkehr und auch das Velo. Auch das Velo übrigens braucht Beton, Velorouten können nicht anders erstellt werden.

Vor diesem Hintergrund ist die Regierung bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ihre Chance mit der Überweisung des Postulates wäre es, dass wir Ihnen Bericht erstatten über unsere Arbeit, was wir tun im Zürcher Unterland. In diesem Sinne empfehle ich Ihnen doch, dieses zu überweisen um uns und Ihnen diese Chance, diese Möglichkeit der Berichterstattung zu geben.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 79 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat KR-Nr. 109/2019 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Lohndumping bei der Firma Goger Swiss AG

Interpellation Markus Bischoff (AL, Zürich), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Andreas Daurù (SP, Winterthur) vom 13. Mai 2019
KR-Nr. 135/2019, RRB-Nr. 659/3. Juli 2019

Markus Bischoff (AL, Zürich): Diese Interpellation und auch die Antwort zeigen mit aller Deutlichkeit Glanz und Elend der Personenfreizügigkeit. Ich kann Ihnen versichern – ich bin ja Präsident des Gewerkschaftsbundes des Kantons Zürich –, dass die Gewerkschaften nach wie vor hinter der Personenfreizügigkeit stehen. Das haben wir auch bei der Bekämpfung der Begrenzungsinitiative gezeigt. Aber es ist auch so, dass die Personenfreizügigkeit kein Selbstläufer ist. Und der Tatbeweis, dass es funktioniert mit der Personenfreizügigkeit, dass die Regeln eingehalten werden, dieser Tatbeweis muss immer wieder neu erbracht werden. Wir wissen, mit der Personenfreizügigkeit hat man flankierende Massnahmen geschaffen. Man hat die Allgemeinverbindlichkeit von Gesamtarbeitsverträgen (GAV) ausgedehnt, man hat Kontrollmechanismen eingeführt. Aber all das muss auch vollzogen werden. Die Leute müssen das Gefühl haben, es werde nicht nur kontrolliert, sondern die Bestimmungen werden in der Realität auch eingehalten. Und wenn die Leute das Gefühl haben, die Kontrollen hinkten immer hinterher und es gebe keine griffigen Massnahmen, dann zerbröckelt natürlich die Zustimmung zur Personenfreizügigkeit. Die Missbrauchsenergie ist hoch, da müssen wir uns ja keine Illusionen machen. Es gibt auch hier in der Schweiz Branchen, wo das Missbrauchspotenzial relativ hoch ist. Eine dieser Branchen ist das Baunebengewerbe, das ist schon seit Jahrzehnten auch hier in der Schweiz so. Es ist auch schwierig, das im Baunebengewerbe immer angemessen zu kontrollieren. Die Leute kommen von weit her und sind nur für eine kurze Zeit hier. Das zu kontrollieren, ist nicht immer ganz einfach. Wenn dann kontrolliert wird, werden Belege vorgezeigt, dass man den Leuten den korrekten Lohn zahlt. Aber wir wissen eben auch, dass es dann schwierig ist zu kontrollieren, was im Heimatland passiert, ob sie dann einen Teil des Lohnes nicht auch wieder zurückzahlen müssen oder ob da sonst irgendwie etwas abgeführt werden muss. Das ist die Realität. Und wichtig ist eben, dass der Staat hier voranschreitet und nicht hinterherrennt. Wenn man immer nur hinterherrennt und versucht, die grössten Brände zu löschen, dann kommt das nicht gut. Es braucht deshalb gewisse gesetzliche Regelungen, die, wie man der Interpellationsantwort entnehmen kann, angepasst, verschärft worden sind.

Hier haben wir es nicht mit einem ganz banalen Fall von Lohndumping zu tun, sondern die Firma Goger ist oder war einer der grössten Player im Gipsereigewerbe auf dem Platz Zürich. Sie war beschäftigt beim Toni-Areal, beim FIFA-Museum und beim Hotel Atlantis. In der Zwischenzeit – nach Jahren – hat man herausgefunden, dass in grossem Stil hochkriminell gearbeitet wurde. Diese ungarischen Arbeitnehmenden mussten 1,2 Millionen Franken an Löhnen dieser Firma zurückzahlen. Es ist offensichtlich: Wenn sie diese Tariflöhne erhalten haben, haben sie das unterschrieben, aber immer noch gut verdient, wenn sie in ihrem Heimatland einen Teil des Lohnes zurückzahlen mussten. Deshalb ist das Missbrauchspotenzial sehr hoch, und der Geschäftsführer hat zugegeben, dass 3,2 Millionen Franken zu wenig Löhne ausbezahlt wurden. Der Personalchef dieser Firma ist nach wie vor in Untersuchungshaft. Der Chef der Firma Goger (*Kurt Goger*) ist ja in Österreich beheimatet, der macht das wie der nicht wiedergewählte Präsident der USA (*Donald Trump*): Er spielt zu Hause Golf und ist jetzt Seniorenmeister in seinem Golfklub in Bad Waltersdorf geworden, so viel dazu.

Das Interessante an dieser Geschichte der Firma Goger ist, dass der Staat gewarnt war. Das KIGA (*Kantonales Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit*) Graubünden hat am 23. November 2011 einen dreiseitigen Brief an die Behörden in Zürich geschrieben und gesagt, dass mit dieser Firma etwas nicht stimme. Dieses Schreiben wurde dann teilweise an die verschiedenen Behörden weitergeleitet. Nicht weitergeleitet wurde es an die Baudirektion, obwohl die Baudirektion indirekt der grösste Auftraggeber war, weil die Firma Goger mit dem Umbau des Toni-Areals beschäftigt war. Es steht in der Antwort, es gebe keine gesetzliche Grundlage. Nicht weitergeleitet wurde es auch an die Paritätische Berufskommission, die von Gesetzes wegen zu kontrollieren hat, ob die Bestimmungen dieses allgemeinverbindlichen GAV eingehalten werden. Auch das wurde in der Zwischenzeit korrigiert, aber das ist natürlich ein Riesenskandal, dass diejenigen, die kontrollieren, und den Auftrag haben, nichts erfahren, wenn ein Verdacht vorhanden ist. Dann hat auch die Sozialversicherungsanstalt dieser Firma Goger einen Persilschein ausgestellt und gesagt, es seien keine Lohnrückstände respektive keine Prämienrückstände, es sei alles bezahlt worden. Das Gegenteil war der Fall, es lagen massive Rückstände vor. Man hat hier eine falsche Erklärung ausgestellt. Im Nachhinein wissen wir nicht, warum das so ist. Die Regierung schreibt, es sei ein individueller Bearbeitungsfehler gewesen. Das ist natürlich sehr, sehr schöngefärbt, allenfalls ist es schöngefärbt, wir wissen es ja nicht genau. Aber ich meine, die Sachlage ist ja einfach, man kann das auf einen Blick sehen, ob eine Firma

Rückstände hat oder nicht. Die Verwaltung bei der SVA ist gut organisiert: Ein Blick in den Computer und man weiss es. Deshalb ist es sehr, sehr merkwürdig, wenn da nur von einem individuellen Bearbeitungsfehler gesprochen wird.

Dann hat die Regierung in ihrer Antwort auf eine Anfrage (*KR-Nr. 199/2016*) von drei Kantonsräten im Jahr 2016 geschrieben, die Gewerkschaft Unia mache viel Lärm ums nichts. Die Anfrage lautete «Unia – viel Lärm um nichts?», weil die Gewerkschaft Unia die Firma Goger ja kritisiert und gesagt hatte, diese halte die Bestimmungen nicht ein. Man hat dann gewisse Nachzahlungen erreicht, und die Regierung hat gesagt, das gehe natürlich nicht, wie sich die Unia aufführe. Nun wissen wir alle: Die Unia hat das eben gemerkt und gewusst, dass beschissen wird, und die Fakten liegen auf dem Tisch. Wer jetzt blöd im Rank steht, ist die Regierung, die die Firma Goger verteidigt hat.

Ich komme zum Entscheidenden: Bei dieser Geschichte, bei Lohndumping, bei Personenfreizügigkeit nützt Blauäugigkeit nichts, es geht um sehr, sehr viel Geld. Und wenn es um Geld geht, gibt es bei den Menschen immer sehr eigene Mechanismen und die Gesetze zählen nicht. Und wenn die Gesetze dann auch noch so schwierig zu kontrollieren sind wie hier, zählen sie erst recht nicht. Deshalb braucht es wirklich klares und wichtiges Einschreiten des Staates. Man kann schon immer sagen «Wir machen Kontrollen» et cetera, et cetera, aber man muss hier wirklich voranschreiten und nicht warten und dann die Scherben aufputzen. Es ist ja nicht so, dass wir dieses Thema in Zukunft nicht behandeln werden. Die Staatsanwaltschaft wird verschiedene Strafverfahren wegen Lohnwucher durchführen, im Dezember wird das Bezirksgericht Winterthur einen ersten Fall behandeln. Es wird in Zukunft also mehrere Gerichtsverfahren zu diesem Thema geben. Und ich kann Ihnen nochmals sagen: Wenn wir diese Personenfreizügigkeit retten wollen, ist es wichtig, dass wir griffe Massnahmen haben, dass wir klare Gesetze haben, dass wir einen Vollzug haben, der voranschreitet und nicht hinterherrennt. Nur so wird die Personenfreizügigkeit auch in Zukunft in der Schweiz eine Mehrheit finden, sonst wird sie scheitern. Und wenn sie scheitert, dann ist der mangelnde Vollzug mitschuldig.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Gemäss einem internen Bericht des SECO (*Staatssekretariat für Wirtschaft*), der via Medien an die Öffentlichkeit gelangt ist, haben bei dieser Firma Goger Swiss über Jahre hinweg grobe Verstösse gegen arbeitsrechtliche und auch gesamtarbeitsvertragliche Bestimmungen stattgefunden. Falls diese Vorwürfe zutreffen, handelt es sich dabei um einen Betrugsfall im grossen Stil – das hat Herr

Bischoff schon ausgeführt –, den niemand hier in diesem Haus gutheissen kann, auch nicht in der Regierung, und für den die Verantwortlichen zur Verantwortung gezogen werden müssen. Wenn man den Ausführungen des Vorredners gelauscht hat, dann ist das teilweise schon geschehen, ausser beim Golf spielenden Herrn Goger, der sich in Österreich der Schweizer Justiz naturgemäss entzieht.

Die Interpellanten versuchen aus diesem Fall einen Politskandal zu machen. Sie versuchen, die kantonalen Behörden anzuschwärzen, man hätte nicht genau hingeschaut und sei Hinweisen nicht nachgegangen beziehungsweise habe diese Hinweise nicht an die richtigen Stellen weitergeleitet. Wenn man sich die Antworten des Regierungsrates anschaut, dann zeigt sich aber: Die Vorwürfe laufen allesamt ins Leere. Es ist dem Regierungsrat in seiner Stellungnahme gelungen, auf die gestellten Fragen klare und auch relativ schlüssige Antworten zu geben. Die teilweise arg zusammenkonstruierten Vorwürfe hat die Regierung damit glaubwürdig entkräften können. Man könnte den Spiess nämlich auch umdrehen. Am ehesten muss sich nämlich die Unia die Frage gefallen lassen, weshalb die Paritätische Kommission des Gipser- und Maler-GAV diese Unregelmässigkeiten jahrelang nicht selber aufdecken konnte. Das ist mir wirklich unverständlich. Die Unia ist ja schliesslich massgeblich an dieser Paritätischen Kommission beteiligt und es sind ja eben genau die Paritätischen Kommissionen und nicht der Staat, die hier die Kontrollen durchführen und die die Einhaltung dieser Gesamtarbeitsverträge überprüfen. Also ich verstehe Ihren Schrei nach Staat nicht, Herr Bischoff, es ist ja gerade so, dass die Arbeitgeber und die Arbeitnehmer – und das ist ja das Positive an diesen Gesamtarbeitsverträgen, an dieser Sozialpartnerschaft – paritätisch kontrollieren, ob die Gesamtarbeitsverträge eingehalten werden oder nicht. Ich bin selber Mitglied einer solchen Paritätischen Kommission und glaube daher, die Abläufe in diesen Gremien einigermaßen zu kennen. Wenn auch nur das geringste Verdachtsmoment auftaucht, dass in einem Betrieb ein GAV nicht eingehalten wird, so ordnet die Paritätische Kommission in aller Regel umgehend eine Kontrolle an. Kontrollen werden aber auch ganz natürlich selbst ohne Verdacht durchgeführt. Irgendwann hätte man da also von allein draufkommen müssen. Und man kontrolliert logischerweise nicht nur den GAV, sondern auch, ob das Gesetz eingehalten wird oder nicht beziehungsweise es muss einem auffallen. Und wenn dann im Rahmen einer solchen Kontrolle kein Verstoss aufgedeckt wird, so haben entweder keine Verstösse stattgefunden – wird in diesem Fall nicht so gewesen sein – oder aber der be-

sagte Betrieb hat seine Regelbrüche mit grosser Akribie und einiger krimineller Energie vertuscht, womit wir wieder bei der Firma Goger wären. Falls nun diese Vorwürfe an die Adresse dieser Firma zutreffen sollten, so wurden diese mutmasslichen Betrügereien derart gut getarnt und vertuscht, dass sie jahrelang unter dem Deckel gehalten werden konnten und keinem Kontrolleur aufgefallen sind. Trotzdem versuchen die Interpellanten hier, den kantonalen Behörden den Schwarzen Peter zuzuschieben. Das finde ich reichlich billig.

Diese Interpellation ist also nicht viel mehr als ein plumper Versuch der Linksparteien AL, SP und EVP, im vergangenen Wahljahr 2019 aus einem Betrugsfall einen politischen Skandal zu konstruieren, der keiner ist. Ich bin der Meinung, das ist Ihnen nicht gelungen. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Andreas Daurù (SP, Winterthur): Ich mache es relativ kurz, aber ich möchte einfach nochmals daran erinnern: Laut dem Bericht der Geschäftsprüfungskommission zum Beschaffungswesen in der kantonalen Verwaltung wird das kantonale Beschaffungsvolumen auf jährlich zwischen 1,2 und 2 Milliarden Franken geschätzt. Trotzdem zeigt die Antwort auf unsere Interpellation, dass sich der Kanton Zürich selbst nicht wirklich oder auf jeden Fall zu wenig in der Verantwortung sieht, wenn es um den Schutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in diesem Kanton geht. Er versteckt sich hier relativ klar hinter der Selbstdeklaration der Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber und sieht damit seine Aufgabe weitgehend erfüllt. Man muss sich das vorstellen: Es sind Menschen in diesem Kanton, die hier leben, die hier Steuern zahlen, und der Kanton trägt dazu bei, dass sich ihre Situation verschlechtert, dass ihre Lebensbedingungen prekariert werden, wenn wir nicht schauen, dass die Grundlagen gegen Lohndumping kontrolliert und auch in die Verantwortung genommen werden. Der Fall Goger wird wahrscheinlich kein Einzelfall bleiben. Darum ist es auch sehr wichtig, dass im AWA (*Amt für Wirtschaft und Arbeit*) ein entsprechender Kulturwandel stattfindet. Es war eben nicht einfach nur viel Lärm um nichts, wie das auch Markus Bischoff bereits gesagt hat, es geht hier um sehr viel. Es geht auch nicht um einen Politskandal und auch nicht um ein Schwarz-Peter-Zuschieben, sondern es geht um einen Weckruf an den Kanton, dass auch er hier eine Mitverantwortung für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hat. Wenn er sagt «Wir setzen uns ein für die flankierenden Massnahmen im Rahmenvertrag», dann hat er vor allem auch eine Mitverantwortung, dass die Bevölkerung in diesem Kanton, die Stimmberechtigten in diesem Kanton dann auch mitziehen. Und sie ziehen nur

dann mit, wenn sie wissen, dass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in diesem Kanton entsprechend geschützt werden und hier der Kanton auch mitmacht. Vielen Dank.

Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim): Wir haben grundsätzlich einen liberalen Arbeitsmarkt. Die aufgestellten Regeln müssen in Selbstverantwortung eingehalten werden. Es ist Aufgabe des Gesetzgebers, Gesetze zu erlassen, die vom guten Willen – in diesem Falle der Arbeitgebenden – leben und eingehalten werden. Zeigen sich Missbräuche, so haben sich die Kontrollorgane einzuschalten. Lohndumping und verspätete Zahlungen von Sozialversicherungsbeiträgen, das geht gar nicht. Das Entsendegesetz soll ausländische Firmen kontrollieren, zum Schutz der Arbeitnehmenden und zur Verhinderung von unfairem Wettbewerb. Kontrollen können nur greifen, wenn die Informationskanäle offen sind. Das ist erst seit einem Jahr so, nach wie vor fallen Schweizer Firmen beziehungsweise Firmen mit Sitz in der Schweiz nicht unter das Entsendegesetz. Das ist auch richtig so. Der Fall Goger ist äusserst unerfreulich. Damit alle ausländischen Firmen oder Firmen mit Sitz in der Schweiz, die zu ausländischen Gruppen gehören, unter Generalverdacht zu stellen, ist absolut nicht angezeigt. Ebenso wenig ist es angezeigt, aus diesem Fall auf Unregelmässigkeiten in unseren professionellen Ämtern zu schliessen. Danke.

Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon): Die 2015 von Unia und Gipsermeisterverband erhobenen Vorwürfe sind korrekt, eine unabhängige Lohnbuchkontrolle hält Verfehlungen von über 3,2 Millionen Franken fest. Es laufen Untersuchungen wegen gewerbsmässigem Betrug, Urkundenfälschung, Lohn- und Mietwucher sowie Wettbewerbsdelikten. Das Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit Graubünden hatte schon 2011 das Zürcher Amt für Wirtschaft und Arbeit bezüglich Goger Swiss informiert. Kurz zusammengefasst ist aus der regierungsrätlichen Antwort zu entnehmen, dass die Information an verschiedene Stellen weitergemeldet wurde, sich aber niemand umfassend zuständig fühlte. Da hat unser Kantönlicheist mal wieder voll durchgeschlagen. Ausserdem wusste in der Zürcher Verwaltung die rechte Hand nicht, was bei der linken Hand so lief.

Mit der Revision des Bundesgesetzes gegen die Schwarzarbeit 2018 wurde die Situation bei ausländischen Entsendebetrieben etwas verbessert. Um über eine genügende rechtliche Grundlage zu verfügen, müsste das Bundesgesetz auch auf Schweizer Betriebe erweitert werden. Die-

ses Thema ist zweifelsfrei wichtig. Jedoch jetzt eine zürcherische Lösung einzuführen, würde zu anderen Kollateralschäden führen, wie unter anderem kantonal unterschiedliche Anforderungen an die Unternehmen und somit eine Erweiterung des Kantönligestes. Dafür stehen wir Grünliberalen nicht ein.

Die Interpellation wurde beantwortet. Weitere Schritte müssen auf Bundesebene geprüft werden. Herzlichen Dank.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Meine Interessenbindung als Präsident des Arbeitgeberkomitees gegen Lohndumping gibt mir Anlass, das himmeltraurige Verhalten der Firma Goger AG auch aus Unternehmersicht zu beleuchten. Denn das systematische Lohndumping im vorliegenden Fall – wir sprechen von mehr als 3 Millionen Franken nicht bezahlter Löhne – hat nicht nur elementare Arbeitnehmerrechte mit Füßen getreten, solche Machenschaften haben auch einen massiv schädlichen Einfluss auf den Werk- und Wirtschaftsplatz des Kantons Zürich.

Korrekt handelnde Arbeitgeber sind schon in der Phase der Offertstellung gegenüber den unlauter handelnden Unternehmern massiv im Nachteil. Denn wer nur mit der Hälfte der Lohnsumme kalkulieren muss, kann ein marktübliches Preisniveau locker um manchmal mehr als 30 Prozent unterbieten. Dass hier seriös offerierende Unternehmen keine Chance haben, versteht sich von selbst. Unlauter agierende Firmen können zu allem Übel oft auch nicht mehr für Mängelbehebungen und Garantiarbeiten hinzugezogen werden. Somit schaden sie den ganzen Branchen und bringen insbesondere handwerklich erbrachte Leistungen in Verruf.

Natürlich braucht es zur Bekämpfung der genannten Machenschaften griffige Gesetze und wirksame Kontrollinstrumente, die aufgedeckte Missstände zeitnah stoppen und sanktionieren können. Leider – und das ist unsere Einschätzung – sind die vorhandenen Möglichkeiten zu schwach oder zu langsam oder beides zusammen. Markus Bischoff hat deutlich geschildert, wo in diesem Fall überall Mängel in den kantonalen Einrichtungen bestanden haben. Ursache dafür ist der fehlende politische Wille, die bestehenden Missstände als solche zu erkennen und entsprechend entschieden zu bekämpfen.

Diesbezüglich fällt auch die Stellungnahme der Volkswirtschaftsdirektion stellenweise bedenklich zahnlos aus. Wenn sie in der Antwort zu Frage drei auf einen individuellen Bearbeitungsfehler des Personals verweist, deutet dies jedenfalls nicht gerade auf entschiedenes Übernehmen von Verantwortung hin. Auch bei den übrigen Antworten der

Regierung weht ein Hauch einer klassischen Nichtzuständigkeits-Erklärung. Aber wer anderes als die Volkswirtschaftsdirektion trägt die Verantwortung für eine gesunde Volkswirtschaft mit fairen Wettbewerbs- und Arbeitnehmerbedingungen? Soll dies tatsächlich – und jetzt spreche ich als Unternehmer – nur die alleinige Aufgabe der Gewerkschaften sein? Lohndumping geht uns alle an, darum braucht es nicht nur die Gewerkschaften, sondern auch engagierte Unternehmerinnen und Unternehmer und konsequent handelnde Politikerinnen und Politiker. Genau das Gegenteil davon haben drei bürgerliche Kollegen dieses Rates getan, als sie im Juni 2016 die Anfrage mit dem Titel «Unia: Viel Lärm um nichts» eingereicht haben. Einzig vom Anti-Gewerkschafts-Reflex geleitet, haben sie erst recht dazu beigetragen, dass die Überführung des kriminellen Arbeitgebers weiter erschwert wurde.

Lohndumping schadet dem ganzen Kanton Zürich und wir werden diesem Übel nur Herr, wenn sich von links bis rechts alle dagegen einsetzen. Denn wenn wir die Qualität, aber auch das gute Lohnniveau, das durch sozialpartnerschaftlich ausgehandelte Gesamtarbeitsverträge zustande gekommen ist, weiterhin erhalten wollen, muss viel entschiedener gegen Lohndumping vorgegangen werden. Eine Selbstdeklaration über die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen, wie sie der Regierungsrat bei Frage 6 erwähnt, ist etwa so wirkungsvoll wie das Corona-Virus mit Duftkerzen zu bekämpfen.

Firmen mit kriminellen Machenschaften müssen von Vergabeverfahren ferngehalten werden. Auf der anderen Seite müssen Auftraggeber, die Lohndumping bei Subunternehmen tolerieren, mehr in die Verantwortung genommen oder sogar haftbar gemacht werden.

Wir erwarten von der Regierung, dass sie sich in diesem Sinne deutlicher als bisher für die fair agierenden Arbeitgeber einsetzt und die bisweilen an «Wild West» erinnernden Zustände auf den Zürcher Baustellen aktiver bekämpft.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Bei der Firma Goger Swiss AG wurden tatsächlich im Zeitraum von 2013 bis 2016 Verstösse gegen den allgemeinverbindlich erklärten Gesamtarbeitsvertrag für das Maler- und Gipsergewerbe im Umfang von über 2 Millionen Franken festgestellt. Und lassen Sie mich das gleich hier und an dieser Stelle sagen: Das ist nicht akzeptabel, das ist aufs Schärfste zu verurteilen, und das tue ich auch. Die im April 2012 ausgestellte Bestätigung – Sie haben darauf hingewiesen –, dass die Firma Goger Swiss AG Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge stets fristgerecht bezahlt hätte, war fehler-

haft. Das war ein Fehler der Schweizerische Sozialversicherungsanstalt, und es ist der Versicherungsanstalt sicher nicht angenehm, dass ihr dieser Fehler unterlaufen ist. Das kantonale Kontrollorgan Schwarzarbeit hatte die Aktennotiz betreffend die Goger Swiss AG dem KIGA Graubünden, dem kantonalen Steueramt, der SVA Zürich, der SUVA (*Schweizerische Unfallversicherungsanstalt*) sowie der Arbeitslosenversicherung ganz korrekt, wie es die Aufgabe unseres kantonalen Kontrollorgans ist, weitergeleitet. Für eine Weiterleitung an die Paritätische Kommission – diese wäre eigentlich zuständig – bestand damals keine gesetzliche Grundlage. Diese ist jetzt geschaffen worden. Zur Überprüfung der Einhaltung von Bestimmungen aus dem Gesamtarbeitsvertrag, der allgemeinverbindlich erklärt worden ist, sind nun mal die Paritätischen Kommissionen in unserem Kanton und in unserem Land zuständig. Und Herr Kantonsrat, Herr geschätzter Kantonsrat Bischoff, als Mitglied einer Tripartiten Kommission wissen Sie genau, wie die Zuständigkeiten sind. Und ich muss schon sagen, ich wundere mich, dass Sie als Kantonsrat mein Amt angreifen, ganz bewusst angreifen, obwohl Sie eigentlich wissen müssten, dass nicht mein Amt zuständig ist, sondern dass in der Schweiz mit dem sozialpartnerschaftlichen Gedankengut eben die Vertreter der Arbeitnehmenden und die Vertreter der Arbeitgebenden in den Paritätischen Kommissionen zuständig sind. Da braucht es keinen Kulturwandel. Es braucht auch nicht mehr Staat. Aber wissen Sie, was es braucht? Es braucht Paritätische Kommissionen, die professionell arbeiten. Und da, denke ich, könnte man auch noch einen Zacken zulegen. Uns, meiner Direktion und meinem Amt für Wirtschaft, zu unterstellen, wir hätten kein Herz für die Arbeitnehmenden, das, muss ich sagen, ist schon ziemlich dicke Post. Ich glaube, wir haben in dieser Krise (*gemeint ist die Covid-19-Pandemie*) gezeigt, dass es uns sehr wichtig ist, dass wir Arbeitgebende unterstützen, aber auch die vielen, vielen Arbeitnehmenden, zum Beispiel über die Kurzarbeit, wo wir, glaube ich, einen guten Service leisten und seit Monaten Tag und Nacht dafür hinstehen. Vielen Dank.

Ratspräsident Roman Schmid: Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Solaranlagen in geschützten Ortsbildern**
Motion *Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim)*, *Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg)*, *Farid Zeroual (CVP, Adliswil)*, *Markus Schaaf (EVP, Zell)*
- **Verkürzung der Frist des Regierungsrats zur Stellungnahme zu parlamentarischen Initiativen: Änderung des Kantonsratsgesetzes (KRG)**
Parlamentarische Initiative *Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)*
- **Proteste am Spital Bülach**
Anfrage *Hans Egli (EDU, Steinmaur)*, *Wilma Willi (Grüne, Stadel)*
- **Luftrettung im Kanton Zürich**
Anfrage *Christian Lucek (SVP, Dänikon)*, *Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten)*, *Beatrix Frey-Eigenmann (FDP, Meilen)*, *Thomas Marthaler (SP, Zürich)*
- **Holperpiste Seestrasse – wie lange noch?**
Anfrage *Fabian Müller (FDP, Rüschlikon)*, *Thomas Vogel (FDP, Thalwil)*, *Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich)*
- **Aussagekraft von COVID-19-Statistiken**
Anfrage *Maria Rita Marty (SVP, Volketswil)*

Rückzug

- **Ertragsausfallentschädigung für Kulturinstitutionen während Corona**
Anfrage *Tobias Langenegger (SP, Zürich)*, *Qëndresa Sadriu (SP, Opfikon)*, *Sylvie Matter (SP, Zürich)*, KR-Nr. 396/2020

Schluss der Sitzung: 11.45 Uhr

Zürich, den 23. November 2020

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 11. Januar 2021.