

7. Gestaltung von Kantonsstrassen in Dorf- und Stadtzentren

Postulat Ronald Alder (GLP, Ottenbach), Lorenz Schmid (Die Mitte, Männedorf), Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) vom 28. Mai 2018

KR-Nr. 144/2018, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Benno Scherrer: Wir haben reduzierte Debatte beschlossen.

Ordnungsantrag

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Ich beantrage Ihnen

freie Debatte,

damit die Fraktionslosen hier auch ihre Meinung und die Meinung ihrer Wähler vertreten dürfen.

Ich gratuliere der Geschäftsleitung. Wir haben jetzt dann bald zwei Stunden mit Ordnungsanträgen verbrannt, die weder Urs Hans noch ich gebraucht hätten, um unsere Meinung zu sagen bei den Voten, wo wir es für nötig hielten. Ich bitte Sie deshalb, dafür zu stimmen, weil es einfach nicht geht, dass ein Mitglied dieses Rates ein anderes Mitglied des Rates «anteigt» – auf gut Deutsch «anteigt» –, wie vorhin geschehen, und er darf sich nicht wehren, müsste also theoretisch noch eine persönliche Erklärung machen. Das ist doch absurd.

Ratspräsident Benno Scherrer: Für die Annahme dieses Ordnungsantrags braucht es 60 Stimmen.

Abstimmung über den Ordnungsantrag

Für den Ordnungsantrag stimmen 44 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Das Postulat KR-Nr. 144/2018 wird in reduzierter Debatte behandelt.

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ulrich Pfister, Egg, hat an der Sitzung vom 27. August 2018 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

Ronald Alder (GLP, Ottenbach): Den Worten nun Taten folgen lassen: Der Regierungsrat hält in den Richtlinien der Regierungspolitik 2019 bis 2023 unter seinen Zielen der Volkswirtschaftsdirektion Folgendes fest: «Siedlungsverträglichkeit der Staatsstrassen in Ortszentren verbessern, mit Fokus auf Geschwindigkeit, Trennwirkung, Sicherheit, Velo- und Fussverkehr sowie Aufenthaltsqualität». Der Kanton Zürich ist Eigentümer vieler Strassen, die mitten durch Gemeinden

und Städten führen. Die Abschnitte in den Dorf- und Stadtzentren haben vielfältige Aufgaben. Sie sind Träger des Verkehrs, sie sind aber auch Einkaufsorte und Treffpunkte. Der Kanton Zürich nimmt darauf in seiner bisherigen Planung praktisch keine Rücksicht, weder in Bezug auf die bauliche Ausgestaltung noch in Bezug auf Temporeduktionen. Diese Haltung ist unverständlich und wirkt veraltet.

Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung, BFU, sind in Städten und Dörfern mehr als 80 Prozent der über 1900 Schwerverletzten und Getöteten auf Tempo-50-Strecken zu Fuss, mit dem Töff, Velo oder E-Bike unterwegs. Tempo 30 hat ein enormes Potenzial für die Verkehrssicherheit. Die Zahl der über 1900 Unfallopfer liesse sich durch die Einführung von Tempo 30 mindestens halbieren. Einen besonderen Fokus müssen die Schulwege erhalten, die oft durch die Dorf- und Stadtzentren führen. Im Weiteren kann die Lärm- und Luftbelastung reduziert werden. Das Bundesgericht hat mittlerweile in mehreren Urteilen festgehalten, dass die Einführung von Tempo 30 zulässig und sinnvoll ist, insbesondere auch auf überkommunalen und verkehrsorientierten Strassen. Das Bundesgericht hält fest, dass Lärmsanierungen in erster Linie an der Quelle zu erfolgen haben. Schallschutzfenster dürfen nur als Ultima Ratio eingesetzt werden. Mit Signalisations- und anderen flankierenden Massnahmen können deutliche Geschwindigkeitsreduktionen erreicht werden, die die Anwohnerinnen und Anwohner spürbar vom Lärm entlasten.

In einem lebendigen Dorf braucht es attraktive Dorfzentren, darum erhält die Aufenthaltsqualität ein zunehmendes Gewicht. In anderen Kantonen, insbesondere auch im Kanton Bern, werden mit Tempo 30 die Ortsdurchfahrten attraktiver und sicherer gestaltet und somit die Aufenthaltsqualität erhöht. Die angrenzenden Geschäfte profitieren mit zunehmenden Umsätzen.

Ein weiteres Argument für reduziertes Tempo ist die Verbesserung des Verkehrsflusses. Wie mehrere Studien gezeigt haben, läuft der Verkehr besser. Die Geschwindigkeiten sind zwar gesunken, dank kürzerer Stillstandzeiten und kontinuierlicherem Fahren kommt man aber schneller voran. Es wird nicht erwartet, dass der Kanton Zürich überall auf Kantonsstrassen Tempo 30 einführt. Der Regierungsrat und die Verwaltung sollen aber mehr auf die Bedürfnisse der Gemeinden bei Lärmsanierungen, bei Projekten zur Verbesserung der Sicherheit und bei anstehenden Neugestaltungen insbesondere von Dorf- und Stadtzentren eingehen. Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen und somit den Worten des Regierungsrates nun Taten folgen zu lassen.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich lege meine Interessenbindung offen: Ich arbeite in der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich. Die Verkehrstechnische Abteilung ist für Verkehrsanordnungen, wie Geschwindigkeitsreduktionen et cetera, im Kanton Zürich zuständig. Dabei haben wir nicht freie Hand, sondern setzen Bundesrecht um.

Es ist nicht damit getan, einen Strassenabschnitt mit geringerer Geschwindigkeit zu signalisieren. Die Verkehrsteilnehmer sollen schon rein vom Erscheinungsbild her merken, in welchem Regime sie sich befinden. Die Strasse soll lesbar sein.

Der wohl allen bekannte und nun leider in den Ruhestand getretene Staatsanwalt Jürg Boll, auch als «Raser-Jäger» bezeichnet, bemängelte genau diesen Umstand bei Umsignalisationen der Tempo-30-Strecken in der Stadt Zürich. Jürg Boll kann man wohl kaum vorwerfen, dass er sich nicht für die Einhaltung einer sinnvollen Geschwindigkeitslimite und für sichere Strassen einsetzt. Unsere Strassen sind sehr sicher, das zeigt die jährliche Unfallstatistik, die Sicherheit der Staatsstrassen ist erste Priorität.

In der Antwort der Regierung auf das Postulat 10/2020 wird auf die Komplexität einer allfälligen Geschwindigkeitsreduktion auf Kantonsstrassen hingewiesen. In dieser Antwort wird ein vom ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) erstelltes Gutachten erwähnt. Gemäss diesem Gutachten hätte sich Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen ohne bauliche Massnahmen, mit reiner Signalisation, bewährt. Die ganze Wahrheit im Gutachten ist, dass Tempo 30 sich auf Hauptverkehrsachsen in belebten Ortszentren und auf kurzen Strecken bewährt haben, also auf klar limitierten Strecken und nicht grundsätzlich überall. Werden Kantonsstrassen mit einer reduzierten Geschwindigkeit signalisiert, ist es wichtig, dass sich auch die umliegenden Quartiere bereits in einer Zone mit reduzierter Geschwindigkeit befinden. Ist dem nicht so, besteht die Gefahr einer unerwünschten Verlagerung des Verkehrs aufs untergeordnete Strassennetz.

In der Antwort zum Postulat 10/2020 zeigt der Regierungsrat auf, dass das Anliegen der Postulanten heute schon berücksichtigt wird, aber eben: Es kann nur in einer Gesamtschau umgesetzt werden. Dies ist heute der Fall, und verschiedene Projekte, bei welchen Kantonsstrassen mit reduzierter Geschwindigkeit vorgesehen sind, sind in Planung. Bei jeder Sanierung einer Kantonsstrasse werden ein Lärmgutachten und ein Tempo-30-Gutachten erstellt. Dies beantwortete der Regierungsrat in der Anfrage 325/2019 von Hans-Peter Amrein. Ich erinnere Sie hier auch an die Äusserungen des Baudirektors (*Altregierungsrat Markus Kägi*) zum Raumplanungsbericht 2017. Seine Aussage war, dass mit der Kompetenzverschiebung vom Amt für Verkehr zum Tiefbauamt die Gestaltung der Ortsdurchfahrten beim Tiefbauamt liegen würden, also beim Baudirektor der Klimaallianz (*Regierungsrat Martin Neukom*).

Das überwiesene Postulat «Attraktive Ortskerne» trägt den Bedürfnissen in einem sinnvollen Verhältnis Rechnung, ohne die grundlegende Aufgabe einer Kantonsstrasse zu beeinträchtigen. Nicht beachtet wird beim vorliegenden Postulat, dass reduzierte Geschwindigkeiten Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr haben. Die Geschwindigkeitsreduktion im Dorf A kann durch den ÖV im Fahrplan kompensiert werden. Wenn dies aber in den Dörfern B, C und D auch der Fall ist, ist die Stabilität des Fahrplans nicht mehr gewährleistet, solche Auswirkung können wir in der Stadt Zürich bereits beobachten. Alle wollen in ihrem Dorf Tempo 30, in den anderen Dörfern will aber gefahren werden. Alle wollen eine Strasse zu ihrem Haus, aber sicher keine Strasse am eigenen Haus vorbei.

Vertrauen Sie den Aussagen des früheren Baudirektors und verschonen Sie die Baudirektion von der Erstellung eines Berichts über bereits im Lauf befindliche Massnahmen. Lehnen Sie wie die SVP dieses Postulat ab. Es generiert keine neuen Erkenntnisse, sondern nur unnötigen Aufwand für die Baudirektion.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Vielen Dank für diesen Vorstoss, der eben nicht nur durch die Windschutzscheibe die Strassen beachtet, sondern durchaus auch die Menschen, die an diesen Strassen wohnen und leben und ihre Freizeit geniessen, und auch an die Läden, die dort existieren. Ronald Alder hat das sehr gut ausgeführt und ich unterstütze sein einleitendes Votum vollständig. Ein paar Worte will ich aber doch noch dazu sagen, ich fange mal bei Ueli Pfister an, was er alles gesagt hat: Er fordert lesbare Strassen. Das fordere ich auch, aber das fordert genau dieses Postulat, denn es fordert auch bauliche Massnahmen, nicht nur eine Tempo-30-Tafel irgendwo hinzuhängen; das reicht eben nicht. Und er spricht von der Fahrplanstabilität. Aber Herr Pfister, Sie wissen genau, wie viele Stützungs-massnahmen der öffentliche Verkehr machen muss, weil die Autos eben im Stau steckenbleiben. Das müssen wir verhindern. Und er fordert, dass Martin Neukom dieses Postulat ablehnen soll. Aber nein, selbst die alte Regierung, noch bevor Martin Neukom in der Regierung war, hat dieses Postulat unterstützt und zur Annahme empfohlen. Aber Sie, Ueli Pfister, haben die Ablehnung beantragt und damit wieder knapp drei Jahre ins Feld ziehen lassen.

Wir haben bei der ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund*) beantragt, dass Lärmschutz und Sicherheit auch hochgewichtet werden sollen; das wurde von diesem Kantonsrat überwiesen. Das ist genau auch in dieser Richtung. Ich freue mich sehr, dass wir hier auch mit diesem Postulat in Dorf- und Stadtzentren weitergehen. Aber der Elefant im Raum ist der Antistau-Artikel (*gemeint ist die Umsetzung des Gegenvorschlags zur Antistau-Initiative in der Kantonsverfassung*). Wir haben in unserer Kantonsverfassung Artikel 104 Absatz 2^{bis}. Und es ist eben leider unklar, was Kapazität jetzt genau meint. Je nachdem kann eine Tempo-30-Zone auch die Kapazität mindestens stabilisieren oder sogar erhöhen. Köniz bei Bern hat bewiesen, dass das funktioniert. Wir müssen das auch in Zürich machen, wir müssen hier vorwärtsgehen. Und ich freue mich sehr, dass die CVP – so noch auf meinem Zettel, heute Die Mitte –, dieses Postulat unterstützt, obwohl sie damals den Antistau-Artikel auch unterstützt hat. Das ist für mich ein Widerspruch, aber man kann ja lernen.

Ich wiederhole, was ich auch schon gesagt habe: 30 ist das neue 50 und 20 ist das neue 30. Wir müssen in diese Richtung gehen. Wir müssen an die Menschen denken, nicht an die Windschutzscheiben. Herzlichen Dank.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Eine Mitsprachemöglichkeit für Gemeinden ist durchaus erwünscht, dass in Interessenabwägungen die Wünsche der Gemeinden berücksichtigt werden, ebenfalls. Nach meiner Meinung und Erfahrung ist das aber bereits heute gegeben. Dieses Postulat stipuliert Tempo-30-Zonen als die Lösung aller Probleme bei Ortsdurchfahrten. Die Temporeduktionen sollen mit baulichen Massnahmen unterstützt werden. Fahrbahnverengungen, Verkehrsinseln und so weiter können wohl das Tempo reduzieren, schaffen aber durch die engeren Platzverhältnisse andere Sicherheitsrisiken und reduzieren darüber hinaus teilweise die Kapazitäten der Strassen. Dass ein Abbau der Kapazitäten nicht dem Willen der Bevölkerung entspricht, zeigt das Resultat der Abstimmung zum

damaligen Gegenvorschlag, was auch Felix Hoesch vorhin erwähnt hat. Ein weiteres Risiko entsteht meiner Ansicht nach dadurch, dass ein Teil des sogenannten Langsamverkehrs, wie E-Bikes, heute schneller als mit Tempo 30 unterwegs ist. Das heisst, es wäre eine trügerische Sicherheit, denn die E-Bikes werden in reduzierten Zonen schneller als andere Fahrzeuge unterwegs sein, aber nicht schneller anhalten können. Die Corona-Krise (*Corona-Pandemie*) hat gezeigt, welche Bedeutung der Individualverkehr hat. Ohne ihn wäre die Mobilität praktisch zum Erliegen gekommen. Auch zukünftige Mobilitätskonzepte werden nicht um den MIV herumkommen, deshalb sollte mehr Wert auf die Entlastung der Ortskerne durch Umfahrungen gelegt werden – und nicht auf reine Beschränkungen der Kapazität. Entlastete Ortskerne können dann auch entsprechend gestaltet werden. Das vorliegende Postulat kann von der FDP aus diesen Gründen nicht unterstützt werden.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Das Postulat fokussiert auf zwei Aspekte: bessere Einbindung der Anliegen der Gemeinden sowie Temporeduktionen. Bei den Anliegen der Gemeinden geht es einerseits um die Gewährleistung von sicheren innerörtlichen Verkehrsbeziehungen, also den Wegen zur Schule, zum Einkauf, zur ÖV-Haltestelle, andererseits um die Schaffung von Ortszentren mit höherer Aufenthaltsqualität. Das ist nur möglich, wenn der Durchgangsverkehr verträglich abgewickelt werden kann. Eine verträgliche Abwicklung ist eng mit dem Tempo-Regime verknüpft. Im Postulat wird zwar von Zonen mit reduziertem Tempo gesprochen, gemeint sind wohl aber eher Strecken mit reduziertem Tempo, denn auf Kantonsstrassen kommen vor allem Letztere zum Einsatz. Das ist ein signalisationstechnisches Detail, das aber sehr wichtig ist, wenn es um die Akzeptanz in den Gemeinden geht. Bei der Streckensignalisation von Tempo 30 bleibt die Kantonsstrasse vortrittsberechtigt und die Fussgängerstreifen können bestehen bleiben. Wichtig ist, dass der Spielraum bei der Gestaltung von Ortszentren durch eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit erheblich vergrössert werden kann. Bei tieferen Geschwindigkeiten können schmalere Fahrbahnen angeordnet werden. Damit bleibt mehr Platz für die Seitenbereiche, für Aufenthaltsplätze, Fussgängerflächen, aber auch für Grünflächen, Baumpflanzungen und so weiter. Die tieferen Geschwindigkeiten werden, wo nötig, durch bauliche Massnahmen unterstützt. Bisher hat der Kanton eine verschwindend kleine Anzahl von Temporeduktionen auf Kantonsstrassen angeordnet. Hier besteht ein grosser Nachholbedarf, denn auch die Erhöhung der Sicherheit für den Veloverkehr kann in engen Strassenräumen nur mit tieferen Geschwindigkeiten erreicht werden. Und auch was ich vorher beim Votum zu Hinwil (*im Zusammenhang mit der Beratung der Vorlage 5629a*) gesagt habe, tiefere Geschwindigkeiten bringen eine starke Reduktion der Verkehrsunfälle, und das muss ja immer auch das Ziel bleiben. Herzlichen Dank.

Farid Zeroual (Die Mitte, Adliswil): Mit dem Postulat wird beabsichtigt, dass im Kanton Zürich anerkannt ist, dass Hauptverkehrsstrassen in Ortszentren mehr sind als Verkehrsachsen und Autobahnzubringer. Die Anliegen aus dem Städtebau, die

Aufenthaltsqualität, der Fuss- und Radverkehr, der öffentliche Verkehr, die Senkung der Umweltbelastung sollen bei der Gestaltung von Ortsdurchfahrten künftig stärker gewichtet werden. Denn die Strassenabschnitte in Ortszentren sind auch Einkaufsstrassen, sie sind auch Velostrassen. Auf ihren Trottoirs zirkulieren die Einwohnerinnen und Einwohner, sie wollen zum Bäcker, sie wollen zum Grossverteiler, sie wollen in einem Café einkehren und sie wollen dafür die Hauptstrasse einfach queren können. Kurz gesagt: Die Hauptverkehrsstrassen in den Ortszentren sind Teil des öffentlichen Raumes. Sie sind der Ort, wo die Dörfer und Kleinstädte leben, wo sich Gewerbe und Bewohner und Besucher begegnen. Auch zu Beginn der Pandemie, als sich der Bewegungsradius stark reduzierte, hat sich gezeigt, wie wichtig gut gestaltete Ortszentren als Begegnungszonen mit hoher Aufenthaltsqualität sind. Gerade für das Gewerbe und die Gastronomie sind gutbesuchte Zentren mit hohen Frequenzen überlebenswichtig. Denn gegen die Öffnungszeiten der Online-Shops und deren Verfügbarkeit während des Lock-downs haben die Händler vor Ort nur Chancen mit einem persönlichen Angebot in einer attraktiven Umgebung. Deshalb ist es wichtig, dass die Ortszentren neben ihrer Funktion als Verkehrswege auch so gestaltet sind, dass sie als Handelsplätze und Begegnungsorte zum Verweilen einladen. Die Gestaltung der Verkehrsflächen im Strassenbereich hat einen bedeutenden Einfluss auf die Nutzbarkeit der Begegnungszonen, welche die Ortskerne mit ihrer zentralen Lage darstellen. Zeitgemäss für die Gestaltung der Staatsstrassen in Ortszentren sind Möglichkeiten für Kurzzeitparkplätze, Bürgersteige mit ausreichend Aussenfläche, hindernisfreie Strassenquerung mit Mittelinseln. Dies leistet einen Beitrag zur Erhöhung der Standortqualität in den Gemeinden und bildet eine Stütze zum Erhalt und zur Entwicklung des lokalen Gewerbes und der lokalen Gastronomie.

Die Mitte-Fraktion unterstützt die Überweisung des Postulates und zählt darauf, dass so ein Beitrag zur Entwicklung der Standortqualität in den Ortszentren geleistet wird.

Walter Meier (EVP, Uster): Ich mache es ganz kurz. Der Kanton ist Eigentümer von etlichen Strassen, die durch Dorf- und Stadtzentren führen. Nicht überall ist Tempo 50 oder mehr sinnvoll. Immer wenn eine Sanierung einer Ortsdurchfahrt ansteht, ist es vernünftig, den Gemeinderat oder den Stadtrat zu konsultieren und die Bedürfnisse der Gemeinde abzuholen. Eine Attraktivitätssteigerung nützt letztlich auch dem Kanton. Die EVP wird das Postulat überweisen.

Regierungsrat Martin Neukom: Man unterscheidet in der Strassenplanung zwischen verkehrorientierter Strassenplanung und siedlungsorientierter Strassenplanung. Bei der verkehrorientierten Strassenplanung – das ist die Planung, die man ungefähr in den 70er-Jahren gemacht hat – steht der Verkehr im Zentrum und es geht darum, wie vor allem der Autoverkehr möglichst schnell vorankommt. Bei der siedlungsorientierten Strassenplanung versucht man, die ganze Siedlung einzubeziehen, das heisst, man versucht die ganze Umgebung einzubeziehen. Man betrachtet die Strasse auch als Lebensraum und es geht um viel mehr als nur die verkehrlichen Funktionen. Es ist schon sehr lange eine Forderung der Gemeinden,

dass der Kanton seine Staatsstrassen, die durch die Gemeinden durchführen, entsprechend siedlungsorientiert plant. Die Forderung diesbezüglich ist schon relativ alt.

Seit dem 1. Januar 2021 ist die Baudirektion auch für die Vorprojektstudie bei sogenannten Ortsdurchfahrten zuständig. Das ist die Lösung eines Schnittstellenproblems, welches über Jahrzehnte zu Problemen zwischen der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion geführt hat. Da kann man offen sagen: Da lief in der Vergangenheit bei solchen Projekten gerade in Bezug auf die Gemeinden und die Zusammenarbeit mit den Gemeinden nicht alles optimal. Ich hoffe, dass dies mit dieser neuen Schnittstellenbereinigung in Zukunft besser funktionieren wird. Die Baudirektion hat von der Regierung den Auftrag erhalten, neue Standards zu erarbeiten, Standards, die auch die Ortsdurchfahrten betreffen. Und bei diesen Standards geht es genau um diese Fragen, die hier diskutiert wurden. Es geht um das Geschwindigkeitsregime, es geht um die Strassenbreite, es geht um die Gestaltung: Kommt da noch ein Baum hin oder nicht? Wo endet die Strasse, wo beginnt der öffentliche Raum drum herum? Da geht es darum: Wie macht man Fussgängerstreifen und wie sehen diese Mittellinien aus? Also alle diese Details, die halt für die Gemeinden bei ihrer Ortsdurchfahrt durchaus sehr relevant sind. Aktuell arbeitet eine Arbeitsgruppe an diesen neuen Standards, und mir war es ein grosses Anliegen, dass wir auch mit dieser Arbeitsgruppe für die Erarbeitung der neuen Standards die Gemeinden bestmöglich miteinbeziehen. Das gilt nachher natürlich auch bei den einzelnen Projekten. Denn meiner Ansicht nach hat die Gemeinde sehr wohl etwas dazu zu sagen und soll mitbestimmen können, wie ihr öffentlicher Raum aussieht, selbst wenn es sich um eine Kantonsstrasse handelt. Noch kurz ein Wort zu Tempo 30: Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass Tempo 30 auf Kantonsstrassen kein Tabu ist. Der Regierungsrat will allerdings auch nicht überall auf allen Kantonsstrassen Tempo 30, sondern der Regierungsrat ist der Ansicht, dass man das prüfen muss und dass dort, wo es im Bereich «Lärmschutz» besonders viel bringt, auch eine Tempo-30-Strecke auf einer Kantonsstrasse durchaus denkbar ist. Die Forderung nach Tempo 30 kommt in der Regel von den Gemeinden, von den Leuten, die lokal betroffen sind, meistens aus Lärmschutzgründen, häufig auch aus Sicherheitsgründen. Und was mich als Baudirektor anfangs sehr erstaunt hat, ist, dass die Forderung nach Tempo 30 lokal von allen politischen Couleurs kommt; dies aber nur als Nebenbemerkung. Sie sehen also, dass wir neuerdings die Strassen siedlungsorientiert planen, das ist mir ein grosses Anliegen, der Einbezug der Gemeinden ebenfalls. Das Postulat rennt deshalb offene Türen ein und ich bin gerne bereit, es entgegenzunehmen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 70 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 144/2018 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

