

7. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2022-2024

Antrag des Regierungsrates vom 27. Oktober 2021 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 9. November 2021

Vorlage 5767

Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Wie seit vielen Jahren üblich nimmt der Kantonsrat jeweils im November den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis. Das betrifft grundsätzlich das gesamte Strassen- und Wegnetz im Besitz des Kantons, also Kantonsstrassen, aber auch Velo- und Uferwege. Die Ein- und Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2022 bis 2024 eingestellt. In Bezug auf die Nationalstrassen berücksichtigt der Bericht lediglich die für den Kanton finanzrelevanten Bauvorhaben.

Um den heutigen Herausforderungen in Bezug auf unsere Mobilität bestmöglich zu begegnen, hat der Regierungsrat mit dem Regierungsratsbeschluss 771/2020 das Amt für Verkehr auf den 1. Januar 2021 neu in das Amt für Mobilität (AFM) umbenannt und verstärkt auf Zukunftsthemen wie Digitalisierung und Dekarbonisierung ausgerichtet. Mit dem gleichen Beschluss hat der Regierungsrat auch eine neue Aufgabenteilung zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion festgelegt. Unter anderem wurden die Kompetenzen für die Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme und die Koordination der verschiedenen Fortbewegungsmittel zur Bewältigung des Verkehrswachstums gestärkt. Im Bereich der Planung der Staatsstrassen, um die es in der heutigen Vorlage unter anderem geht, ist das Amt für Mobilität zuständig, also die strategische Planung. Das Tiefbauamt ist neu für die Vorstudie und wie bisher für die Realisierung der Bauvorhaben zuständig. Die Volkswirtschaftsdirektion bleibt als Bewirtschafterin des Strassenfonds für das Bauprogramm weiterhin zuständig.

Das vorliegende Bauprogramm für die Jahre 2022 bis 2024 berücksichtigt den kantonalen Richtplan, Kapitel «Verkehr», in der festgesetzten Fassung vom 7. Juli 2017 und das Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2018. Im kantonalen Richtplan wird der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr eine besondere Bedeutung beigemessen. Der Bau von zeitgemässen Kantonsstrassen und die Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr im zunehmend dicht besiedelten Kanton Zürich wird daher ein wichtiges Ziel der Strasseninfrastrukturplanung bleiben. Daneben werden die Steuerung des Verkehrs und die Vorbereitung auf neue Mobilitätsformen und Technologien weiter an Boden gewinnen. Was das bedeutet, werden Sie dann entsprechend auch erfahren. Gefragt haben wir in der Kommission zu diesem Thema eher wenig. Im Bereich «Veloverkehr» wurde in diesem Jahr zudem mit den Vorlagen 4664b und 5671a das erste kantonale Veloförderprogramm beschlossen. Die verschiedenen Schwachstellen im Velowegnetz werden aber grundsätzlich im Rahmen von Neubau- und Sanierungsprojekten behoben.

Ich erlaube mir nun einige wenige Aspekte aus dem diesjährigen Bericht hervorzuheben: Der Regierungsrat hat im Juni 2021 die Baudirektion beauftragt, das Vorprojekt für die Umfahrung Grüningen zu erarbeiten und gestützt darauf dem Regierungsrat einen Antrag zuhanden des Kantonsrates für einen Objektkredit zu unterbreiten.

Zum Neeracherried und zur geplanten Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet: Auch hier hat der Regierungsrat im Juni 2021 die Baudirektion beauftragt, das Vorprojekt zu erarbeiten und gestützt darauf dem Regierungsrat einen Antrag zuhanden des Kantonsrates für einen Objektkredit zu unterbreiten. Vor dem Jahr 2027 ist jedoch nicht mit einer Umsetzung zu rechnen.

Handlungsbedarf besteht in der Gemeinde Regensdorf. Zu Stosszeiten ist das Verkehrssystem in weiten Bereichen stark überlastet. Die Gemeinde Regensdorf hat mit dem Kanton Zürich 2019 ein Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord mit Lösungen für den ÖV, den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) und den Fuss- und Veloverkehr erarbeitet. 2020 haben die Stimmberechtigten der Gemeinde Regensdorf einen Rahmenkredit über 95 Millionen Franken zur Umsetzung der kommunalen Verkehrsinfrastrukturen bewilligt. Der Kanton Zürich ist in der Verantwortung, verschiedene Verkehrsinfrastrukturen auszubauen, um die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems zu verbessern beziehungsweise wiederherzustellen.

Nicht weiterverfolgt werden die Strassenprojekte Uster West sowie das Projekt Westtangente Wetzikon. Bei Letzterem wird mit der Stadt Wetzikon nun nach stadtverträglichen Lösungen zur Abwicklung des Verkehrs im Zentrum Wetzikon gesucht.

Das Budget für die Realisierung von Velowegen wird in der kommenden KEF-Periode von heute 15 auf 20 Millionen Franken erhöht. Neben der Veloschnellroute Wallisellen–Bassersdorf (*Vorlage 5650*), die wir heute unter Traktandum 10 behandeln werden, sind auch im Zusammenhang mit dem erwähnten Projekt Regensdorf, Bahnhof Nord, oder in Wetzikon und Weiningen/Dietikon Velo-Projekte geplant.

Ein Dauerthema im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bericht ist der Lärm respektive der Lärmschutz. Im Rahmen des kantonsweiten Lärmsanierungsprogramms sind die Akustikprojekte in allen Gemeinden ausgelöst und in den meisten Gemeinden bereits abgeschlossen. Die Finanzierung wurde durch regionsweise Rahmenkredite mittels Regierungsratsbeschlüssen gesichert. Es handelt sich um gebundene Ausgaben. Infolge der neuen Rechtsprechung sind bei den noch verbleibenden Arbeiten für den Grossteil der Strassen mit Grenzwertüberschreitungen die Möglichkeiten von Temporeduktionen und lärmarmen Belägen zu untersuchen, da gemäss dieser Rechtsprechung der Lärm an der Quelle bekämpft werden soll. Der Regierungsrat vertritt jedoch die Haltung, dass von der generellen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf dem übergeordneten Strassennetz nur zurückhaltend und in ausgewiesenen Ausnahmen abgewichen werden soll. Die Gerichte haben indessen mehrfach entschieden, dass Temporeduktionen im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten zu prüfen seien. Bisher wurde jedoch nur auf vereinzelt Abschnitten ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur die

Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen als verhältnismässig angesehen und umgesetzt.

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 sehr knappen Zeitbudgets nachgekommen und hat die eingegangenen Fragen eingehend und ausführlich beantwortet, wofür ich mich im Namen der ganzen Kommission herzlich bedanke. Angesichts des alljährlich wiederkehrenden Geschäftes bitte ich die Regierung inskünftig um eine vorzeitige Überweisung der Vorlage, damit die Kommission die Beratungen mit der ihr gebührenden Sorgfalt beraten kann.

Im Namen der einstimmigen vorberatenden Kommission beantrage ich Ihnen, der Vorlage zuzustimmen und den Bericht zur Kenntnis zu nehmen. Besten Dank.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Als Sprecher der SVP/EDU-Fraktion berichte ich Ihnen aus unserer Warte, das heisst ohne ideologische Scheuklappen, über das Bauprogramm Staatsstrassen oder, wie die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) so schön sagt, über das Investitionsprogramm für Mobilität, das gemäss unserer Einschätzung mehr Restmobilität als Strassenunterhalt fördert. Wie kommen wir zu dieser ketzerischen Aussage? Die jährlichen Ausgaben, die der MIV in die Staatskasse bezahlt, und dazu zählen Mineralölsteuer, Vignette, LSV (Schwerverkehrsabgabe) und Verkehrsabgaben, beträgt sage und schreibe 444 Millionen Franken. 444 Millionen Franken bezahlt das Rückgrat unserer Wirtschaft, damit der MIV weiterhin auf den Strassen verkehren, die Baustellen bedienen oder unsere Lebensmittel, die der Detailhändler oder die Grossverteiler liefern, oder einfach unsere Online-Bestellungen ausliefern darf. Beim Bauprogramm Staatsstrassen sprechen wir über ein Volumen von 132 Millionen Franken. Davon werden für Strasseninfrastruktur rund 60 Prozent, nämlich 78 Millionen, ausgegeben. Die restlichen 40 Prozent fliessen in Fussgängeranlagen, Uferwege, Radverkehrsanlagen oder Lärmschutz, wobei für die Radwege mit 20 Millionen Franken ein bemerkenswerter Betrag von ein Viertel der Strassenausgaben getätigt wird. Wenn ich dieses Ausgabenverhältnis in Relation zu ihrer Benützung stelle, verschlingen die Radwege unverhältnismässig viel Geld. An dieser Stelle möchte ich von der linken Ratsseite heute Morgen noch ein Dankeschön für das MIV-Sponsoring der Radwege hören.

Aus Sicht der SVP/EDU-Fraktion hat der Kulturlandschutz bei den Radwegbauten zu wenig Priorität. Führt ein Radweg durchs Kulturland, wird selbstverständlich ein breiter Grünstreifen ausgeschieden. Führt der Radweg entlang des Waldes, wird kein Grünstreifen ausgeschieden, um die Waldfläche zu schonen. Wenn bei Radwegbauten Waldfläche geschont werden kann, kann aus unserer Sicht auch beim Kulturland Landverschleiss minimiert werden. Beim Lärmschutz ist anzumerken, dass bei den neuen Fahrzeugen nicht mehr die Motoren, sondern die Pneu die Hauptquelle des Lärms sind. Oder anders ausgedrückt: Die Pneu-Hersteller müssten künftig zur Entwicklung von lärmärmeren Pneu verpflichtet werden. Wir müssen aber nicht warten, bis wir lärmärmere Pneu zur Verfügung haben, sondern wir können jetzt schon zu den gleichen Kosten lärmärmere Beläge

einbauen. Es gibt semidichte Asphaltbeläge, die in der Schweiz noch immer als neuster Stand der Technik gelten. Die akustische Wirkung dieser semidichten Asphaltbeläge wird mit deren Porosität erreicht. Werden die Poren verschmutzt und mit Strassenstaub verstopft, so nimmt deren Wirkung ab. Wegen der Offenporigkeit ist anzunehmen, dass die technische Lebensdauer ebenfalls kürzer ist. Langzeiterfahrungen bestehen noch nicht. Nun gibt es eine neue Generation von lärmarmen Belägen. Die akustische Wirkung von diesen AC-8-lärmarmen Belägen wird mit einer feinen Oberfläche beziehungsweise mit deren Textur erreicht. Die ältesten AC-8-lärmarmen Beläge sind erst fünf Jahre alt, versprechen aber eine gute Lebensdauer. Die geschlossene Oberfläche lässt darauf schliessen, dass zum Beispiel eben der genannte AC 8 eine gute akustische Langzeitwirkung erreicht. Weil Verschmutzung nicht in den Belag eindringen kann, dürfte diese auch keinen langfristig negativen Einfluss auf die Akustik nehmen. An dieser Stelle fordern wir von der Fachstelle Lärmschutz mehr Offenheit gegenüber der neusten Generation von lärmarmen Belägen und statt stets Tempo 30 zu verlangen und den ÖV unattraktiver und teurer zu machen, Tempo 50 mit lärmarmen Belägen zu fordern. Selbst ich als Fahrradfahrer bin nicht bereit, statt mit gut 40 Kilometern plötzlich nur noch mit 30 Kilometern hinter den Bussen herzuschleichen. ÖV- und Velo-Attraktivität ist wichtig und darf nicht durch Tempo-30-Zonen geschmälert oder verschlechtert werden. An dieser Stelle möchte ich Ihnen, Frau Volkswirtschaftsdirektorin, auf den Weg geben: Setzen Sie sich für lärmarme Beläge ein, für die Anwohner, für den MIV und für den ÖV.

An dieser Stelle möchte ich bekannt geben, dass die SVP/EDU-Fraktion das Bauprogramm Staatsstrassen zur Kenntnis nimmt. Danke vielmals.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Die politische Einflussnahme zum jährlichen Baubericht der Zürcher Staatsstrassen beschränkt sich bekanntlich lediglich auf die Kenntnisnahme des Berichts. Umso mehr muss an dieser Stelle auf einige Schwachstellen hingewiesen werden:

Erstens: Breitere Strassen mit immer mehr Spuren sind Rezepte von vorgestern und sollten nicht mehr toleriert werden. Zweitens: Was Paris kann, können wir auch. In den letzten Monaten wurde weltweit über die beinahe flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Paris berichtet. Und es funktioniert. Herr Egli, Sie haben es ja selbst gesagt: Bis 30 Kilometer pro Stunde sind die Motorengeräusche lauter, danach aber die Abrollgeräusche, also Tempo 30 funktioniert auch für Lärmreduktion. Machen wir deshalb Nägel mit Köpfen und forcieren endlich Geschwindigkeitsreduktionen an denjenigen Abschnitten, wo dies sogar der Kanton als sinnvoll und machbar erachtet. Denn es ist erwiesen, dass eine Reduktion von 50 auf 30 auch positive Synergieeffekte betreffend Sicherheit, aber auch Aufenthalts- und Raumqualität hat. Drittens: Die Lärmsanierung der Kantonsstrassen muss noch stärker vorangetrieben werden, unabhängig der Bundesvorgaben und in erster Linie mittels Massnahmen an der Quelle, sprich mittels Temporeduktionen, aber auch, wie ebenfalls bereits erwähnt, mit lärmarmen Strassenbelägen. Den trotz den erfolgten Erstsanierungen sind ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur weiterhin hunderttausende 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. Viertens, nur ganz kurz hier angesprochen, wir kommen später nochmals dazu: Die Seeuferwege sind immer noch nicht weitergebaut, obwohl wir seit mehreren Jahren die gesetzlichen Grundlagen dafür haben und die finanziellen Mittel gesprochen wurden. Mehr dazu bei Traktandum Nummer 11, «Vorwärts mit der Zürichsee-Uferwegplanung» (*Vorlage 5652*). Fünftens: Den Gegnern eines starken ÖV-, Velo- und Fussverkehrsnetzes muss bei dieser Gelegenheit wieder einmal vor die Augen geführt werden, dass gerade die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs massgeblich zur Stauminderung beitragen, da auf dem bedrängten Strassenraum wesentlich mehr Personen transportiert werden können, als wenn eben diese Personen mit ihren eigenen Fahrzeugen den gleichen Strassenraum benutzen 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 unserem Kanton hinweisen, da diese vielerorts immer noch stark verbesserungswürdig ist. Denn auch im vergangenen Jahr wurden 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 Verkehrsteilnehmenden, 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. Bitte teilen Sie dies auch der Verkehrstechnischen Abteilung (VTA) mit, sehr geehrte Frau Regierungsrätin sowie geschätzter Kollege und VTA-Mitarbeiter Ueli Pfister.

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): Wir nehmen heute das Bauprogramm der Staatsstrassen 2022-2024 zur Kenntnis. Der Regierungsrat legt uns damit dar, wie er unsere Verkehrssysteme weiterentwickeln will. Leider gab es in der Kommission für Planung und Bau kaum Zeit, der Wichtigkeit dieser Vorlage gerecht zu werden.

Mit dem seit 1. Januar 2021 in der Volkswirtschaftsdirektion neu formierten Amt für Mobilität, AFM, wurden die Zuständigkeiten neu verteilt. Die Volkswirtschaftsdirektion ist für die Strategie unserer Staatsstrassen zuständig und die Baudirektion für die Umsetzung der konkreten Projekte. Mit dieser deutlichen Aufgabentrennung sind nun auch die Verantwortlichkeiten klar geregelt, und die Baudirektion ist mit der schnellen Umsetzung der Projekte gefordert. Die Gemeinden haben die neue Aufgabenteilung gut akzeptiert, nicht zuletzt auch darum, weil nun die Ansprechpersonen klar definiert sind.

Mit dem strategischen Handlungsprogramm zur Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität, DiNaMo, hat die Volkswirtschaftsdirektion die Zeichen der Zeit erkannt. Das Nebeneinander aller Verkehrsmittel und deren technische und digitale Entwicklung wird uns künftig stark fordern. Die Komplexität der Thematik und die Nutzung der grossen Chancen erfordert eine klare Strategie. Mit dem Programm DiNaMo hat die Volkswirtschaftsdirektorin ein zweckmässiges Instrument für diese Aufgabe geschaffen.

Bei den konkreten Projekten muss es einem Sorgen bereiten, wie lange es dauert, bis wir unsere Verkehrsprojekte realisiert haben. Wegen Partikularinteressen bringen wir kaum noch einen Fuss vor den anderen bei der Realisierung. Es ist deshalb erfreulich, dass es der Volkswirtschaftsdirektion gelungen ist, bei den lange hängigen Umfahrungen Grüningen, Neeracherried und Eglisau einen entscheidenden Schritt vorwärts zu machen, und wir fordern nun eine baldige Umsetzung. Aus dem Bereich Veloverkehr gibt es gute Nachrichten. Neben diversen Investitionen ins Velowegnetz ist speziell die Veloschnellroute Wallisellen hervorzuheben, welche wir noch heute beraten werden (*Vorlage 5650*).

Mit der Forderung, dass in der KPB im nächsten Jahr für die Beratung des Bauprogramms angemessen Zeit eingeräumt wird, nimmt die FDP das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Ungefähr 2012 nahmen die Grünliberalen das Strassenbauprogramm mit Verwunderung zur Kenntnis, es war nämlich ein eigentliches «Strassennichtbauprogramm». Damals waren praktisch alle grösseren, besonders hervorgehobenen Projekte in Konflikt mit dem Moorschutz und es war für die Grünliberalen absehbar, dass sie nicht realisiert würden. Heute haben zwei dieser Projekte auf dem Tisch – oder eben nicht mehr auf dem Tisch –, sie werden abgeschrieben. Die Strasse Uster West und die Umfahrung Wetzikon, das sind genau solche alten Projekte, die mal geplant waren, aber schlicht nicht realisiert werden können. Beim letzten Bericht über das Bauprogramm der Staatsstrassen hatten wir uns gewünscht, dass vermehrt Temporeduktionen auf Kantonsstrassen in Betracht gezogen würden. Die Möglichkeiten dazu werden im Rahmen des Lärmschutzes, zusammen mit der Umsetzung von lärmarmen Belägen, heute erwähnt. Es besteht hier aber noch viel mehr Handlungsbedarf, zumal viele Gemeinden auch auf Kantonsstrassenabschnitten Temporeduktionen wünschen; viele Gemeinden sind das, wie bei der Instandstellung der Kantonsstrassen in Hinwil. Hier hatte die Gemeinde gewünscht, dass neu Tempo 30 eingeführt werde. Die Regierung ging nicht darauf ein. Im Kantonsrat haben wir dann der Gemeinde die Freiheit gelassen, selbst zu entscheiden, ob Tempo 30 eingeführt werden soll oder nicht. Nun, in diesem Fall kam das Zeichen wohl zu spät. Aber das sollte und soll trotzdem ein wichtiges Zeichen für die Zukunft sein. Schliesslich ist Tempo 30 heute etabliert und kann unkompliziert und situativ auch ohne bauliche Massnahmen eingeführt werden. Die Regierung selber hat ja 20 Kantonsstrassenabschnitte bezeichnet, die sich für Tempo 30 eignen. Wirklich gegangen ist erst auf drei Abschnitten etwas. Das ist ungenügend vor allem unter dem Gesichtspunkt, dass diese Regierungsratsliste nicht abschliessend ist. Heute muss

doch bei jedem Strassenabschnitt im Kerngebiet einer Gemeinde geprüft werden, ob nicht Tempo 30 angemessen ist. Dies einfach darum, weil in diesen Kerngebieten regelmässig die diversen Mobilitätsarten unmittelbar aufeinandertreffen. Da sollen die Tempi nicht allzu unterschiedlich sein, das ist viel zu gefährlich, um dann mal einen anderen Aspekt noch ins Feld zu führen als nur den Lärm.

Wir sind gespannt auf das nächste Strassenbauprogramm und wünschen uns darin weiterführende Informationen zum angepassten Mobilitätsverhalten und mehr Umsetzungsprojekte für eine zukunftsfähige Mobilität. Das diesjährige Programm nehmen wir zur Kenntnis.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Es wurde ja von meinen Vorrednern schon einiges gelobt und kritisiert. Im Folgenden fokussiere ich daher auf die in der Kommission etwas vertieft diskutierten Punkte «Veloverkehr» und «Temporegime».

Zuerst zum Veloverkehr: Die Veloschnellroute, welche wir im Traktandum 10 behandeln, ist ein Leuchtturmprojekt. Hier wurde strategisch gedacht, ein zukunftsfähiges Projekt aufgelegt und wir stimmen gerne zu. Mit dem zweiten Veloförderprogramm wird die Veloförderung fortgesetzt, auch das eine wichtige Massnahme, welche wir unterstützen. Bei der Sanierung von Schwachstellen im Veloverkehr besteht aber noch Potenzial für eine beschleunigte Umsetzung. Schon die Formulierung im Strassenbauprogramm zeigt eben, dass die Optik immer noch autozentriert ist. Ich zitiere: «Die verschiedenen Schwachstellen im Velowegnetz werden vor allem im Rahmen von Neubau- und Sanierungsprojekten behoben.» Das heisst also: Wenn die Strasse ohnehin saniert werden muss, werden auch die Schwachstellen im Velowegnetz behoben. Oder umgekehrt: Wenn die Strasse keinen Sanierungsbedarf aufweist, so gibt es eben keine Sanierung der Veloschwachstelle. Wir fordern, dass auch die Sanierung von Schwachstellen im Velonetz als «Sanierungsbedarf» qualifiziert wird und eigenständige Sanierungsprojekte für den Veloverkehr ausgelöst werden. Es gibt leider viele Schwachstellen im Velonetz, wo die Strasse für den Autoverkehr wohl noch 20 Jahre ihren Dienst tut, die Sanierung aus verschiedenen Gründen für den Veloverkehr aber vordringlich ist.

Zum Temporegime: Aus Gründen des Lärmschutzes und aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre Tempo 30 im Siedlungsgebiet schon längst angezeigt. Zuerst zum Lärmschutz: Lausanne hat Tempo 30 in der Nacht flächendeckend umgesetzt. Die Stadt Zürich signalisiert Tempo 30 auch auf Hauptachsen. Die Lärmschutzgesetzgebung ist klar: In einem ersten Schritt sind Massnahmen an der Quelle zu ergreifen, das sind also Tempo 30 oder allenfalls lärmarme Beläge. Erst als letzte Massnahme kommen Schallschutzfenster zum Einsatz. Schallschutzfenster sind aber keine Sanierungsmassnahme, sondern eine Ersatzmassnahme. Die Sanierungspflicht bleibt bestehen und der Kanton steht nach wie vor in der Pflicht. Bei der Vorbereitung dieses Votums habe ich auf der Webseite des Kantons gesurft. Noch vor wenigen Wochen wurde dort die Lärmsanierung bei vielen Gemeinden mit dem Legendenpunkt «Lärmsanierung abgeschlossen» bezeichnet, obwohl in den meisten Gemeinden nur Lärmschutzfenster eingebaut wurden. In

der neusten Version steht «Schallschutzfenster-Projekte abgeschlossen». Offenbar hat da ein erstes Umdenken stattgefunden, Gratulation. Vielleicht hat auch meine Anfrage 329/2021 eine erste Wirkung gezeigt.

Tempo 30 als Massnahme an der Quelle ist technisch immer möglich und fast immer auch sinnvoll. Durch Tempo 30 kann der Lärm um 3 Dezibel verringert und damit halbiert werden. Das ist eine kostengünstige, einfache, rasch umsetzbare Massnahme. Sie zeigt eine hohe Wirkung und ist im Gegensatz zu den lärmarmen Belägen, die ja zuerst eingebaut werden müssen und nach einigen Jahren ihre Wirkung verlieren, eine langfristige Massnahme. Es ist eben pure Ideologie, wenn behauptet wird, die Umsetzung sei so kompliziert und aufwendig.

Das Bundesgericht hat schon vor fünf Jahren in einem Grundsatzentscheid festgehalten, dass Tempo 30 als Lärmreduktionsmassnahme eine wirksame und sinnvolle Massnahme sei. Als Massnahme an der Quelle hat sie gegenüber anderen Massnahmen Priorität, und sie kann nicht, wie dies der Kanton seit Jahren gemacht hat, einfach ignoriert werden. Wir fordern: Nach dem Schallschutzfensterprogramm muss nun der Kanton Zürich endlich ein Lärmsanierungsprogramm an die Hand nehmen, welches den Namen verdient, ein Programm, welches den Lärm an der Quelle behebt.

Tempo 30 ist aber nicht nur aus Lärmschutzgründen, sondern auch Verkehrssicherheitsgründen angezeigt. Ich kann hier auf mein Votum zur «Verbesserung der Sicherheit und Reduktion der Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz» (*KR-Nr. 9/2020*) verweisen. Die Schulwegsicherheit steht in vielen Gemeinden als Dauerthema auf der Traktandenliste. Die Sicherung der Querungsstellen kann auf tieferem Niveau deutlich verbessert werden. Und eben auch Fussgängerstreifen bei Tempo 30 normgerecht angeordnet werden, bei Tempo 50 ist es manchmal schwieriger wegen den Sichtbeziehungen. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung, BFU, setzt sich für Tempo 30 nicht nur in den Wohnquartieren, sondern auch auf dem übergeordneten Strassennetz ein. Ich zitiere: «Tempo 30 bietet daher ein enormes Potenzial für die Verkehrssicherheit. Nach Berechnungen der BFU liesse sich die Zahl der Unfallopfer durch eine konsequentere Einführung von Tempo 30 mindestens halbieren». Tempo 30 darf nicht ausschliesslich auf siedlungsorientierten Strassen eingeführt werden, «vielmehr müssen dort, wo es die Verkehrssicherheit erfordert» – das ist ein Zitat – «auch Hauptverkehrsachsen einbezogen werden». Die BFU spricht selber davon, dass sie einen Paradigmenwechsel vollzogen habe. Nicht nur in Wohnquartieren, sondern auch auf Hauptachsen soll Tempo 30 gelten. Und wo liegen die Wohnquartiere in einem Strassendorf? Richtig, links und rechts der Strasse. Die Kantonsstrasse führt also nicht nur mitten durchs Dorf, sondern eben auch mitten durch die Wohnquartiere; kein Grund also, hier auf Tempo 30 zu verzichten.

Es braucht also einen Paradigmawechsel im Kanton Zürich. Tempo 30 muss sowohl aus Lärmschutz- wie aus Sicherheitsgründen als Standard gesetzt werden. Wir erwarten, dass der Regierungsrat sich in diesem Punkt bewegt und einen Grundsatzentscheid fällt, welcher, konform mit der Rechtsprechung des Bundesgerichts, den Lärmschutz an der Quelle umsetzt, die Verkehrssicherheit und damit

die Vermeidung von schweren Unfällen höher gewichtet. Paris hat flächendeckend Tempo 30 eingeführt. Wir fordern eine solche Entscheidung auch für die Kantonsstrassen in den Siedlungsgebieten im Kanton Zürich. Wir werden den Bericht zur Kenntnis nehmen.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Im Bericht des Regierungsrates ist zu lesen, dass im kantonalen Richtplan der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr eine besondere Bedeutung beigemessen wird. Erlauben Sie mir deshalb auf das mittel- bis langfristig eingereichte Projekt «Veloschnellroute Wallisellen–Bassersdorf, Velohaupt- und -Nebenverbindung in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen und Busspur in der Gemeinde Bassersdorf» einzugehen, dessen Objektkredit wir später mit der Vorlage 5650 beraten. Gerne lasse ich Sie vorab wissen, dass ich Vizepräsidentin der Zürcher Planungsgruppe Glatttal und Gemeindepräsidentin von Bassersdorf bin.

Die vorgeschlagene Verlegung der Baltenswilerstrasse mit der heute vorgeschlagenen Busspur wird von allen Beteiligten begrüsst. Nur so kann die unterirdische Einfahrt in den Brüttenertunnel, das Projekt Mehrspur Zürich–Winterthur, zwischen Bassersdorf und Baltenswil gewährleistet werden. Und zum Glück konnte so das einmal angedachte Viadukt vor unserem Siedlungsgebiet frühzeitig durch eine bessere Lösung ersetzt werden. Ich bin mir bewusst, dass wir heute nur über die Busspur sprechen, und trotzdem erlaube ich mir ein paar Worte zur Korridorstudie des Kantons, die im Mai 2019 verfasst wurde und die neue Lage der Kantonsstrasse südlich der Bahnlinie mit der Einmündung in die Zürichstrasse bestätigte. Unter Punkt 7.3. «Empfehlungen und weitere Abklärungen» weist die Korridorstudie zudem darauf hin, dass die Südumfahrung Kurz, was eine Weiterführung der Baltenswilerstrasse und der heute besprochenen Busspur bedeuten würde, genauer zu prüfen sei; dies, sofern die Südentwicklung von Bassersdorf weiterhin angestrebt wird.

Es ist unter Einbezug der Region und der Gemeinden unbedingt vertieft zu prüfen, wie diese Südumfahrung erfolgen soll. Darauf habe ich übrigens bereits in meinem Votum zum Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2021 bis 2023 hingewiesen. An der Aufnahme des vom Kanton geforderten Wachstums müssen Kanton, Region und Gemeinden gemeinsam arbeiten. So ist eine Südumfahrung von Bassersdorf durch wertvolles landwirtschaftliches Gebiet unter Berücksichtigung aller Aspekte angezeigt, womit ich wieder bei meinem Ausgangspunkt bin. Siedlung, Verkehr und Landschaft müssen gemeinsam geplant und aufeinander abgestimmt werden.

Manuel Kampus (Grüne, Schlieren): Im Limmattal sind zwei grössere Projekte geplant, eines in Dietikon und eines in Schlieren, diese beiden sollen die Kapazitäten der Strassen erhöhen. Das Projekt in Dietikon entlastet das Siedlungsgebiet an der Niederholzstrasse. Dieses Projekt ist unbestritten, das Projekt in Schlieren, der Umbau der Engstringerkreuzung, hingegen nicht. Weil die Siedlungsverträglichkeit nicht geplant wurde, hat der Stadtrat Einsprache gemacht. Wir in Schlieren sind die vierspurige Strasse, die Schlieren geteilt hat, losgeworden und wollen

nicht wieder so einen Bau. Wie das Projekt neu aussieht, sehen wir bei der Festsetzung 2022. Was bei Strassenprojekten immer gesagt werden muss, ist: Mehr Kapazität auf den Strassen gleich mehr Autos. Deshalb ist es wichtig, auch die Kapazitäten für Velos zu erhöhen, denn da gilt der gleiche Grundsatz: Mehr Kapazität gleich mehr Velos. Im Limmattal wird deshalb eine Veloschnellroute geplant. Eine solche Verbindung ist wichtig, damit mehr Leute aufs Velo umsatteln. Um den Umstiegseffekt aufs Velo zu erreichen, ist die Streckenführung entscheidend, und in Schlieren wird das aus Platzgründen eine sehr grosse Herausforderung. Deshalb werden wir Grünen da genau hinschauen.

Und Danke, Danke, liebe rechte Seite, dass wir den MIV in den letzten Jahren nicht senken konnten. Weil er immer mehr wird, füllt sich auch die Kasse. Mit dem Ausbau des ÖV und den Velowegen wollen wir, dass Sie freie Fahrt haben.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Ich bin kein Spezialist, aber mir scheint der Bericht sorgfältig und ausgewogen. Aber mir fehlt ein Bereich: der Bereich der Verteidigung kantonaler Kompetenzen auf dem Gebiet von Städten im Kanton Zürich. Wie ist zum Beispiel das Verhältnis der kantonalen Direktion zum «Amt für Immobilität» der Stadt Zürich? Wir haben vorher wegen Tempo 30 kurz davon gesprochen, Tempo 30 ist in vielen Städten auf breiter Basis bereits eingeführt, betrifft auch die Kantonsstrassen und Staatsstrassen; wobei, wenn ich mit 30 durch die Stadt Zürich fahren kann, dann fühle ich mich als König der Strasse. Normalerweise – das habe ich getestet – habe ich in Zürich einen Tempodurchschnitt von etwa 4 bis 5 Stundenkilometern, also wesentlich darunter. Ich bin erfreut, dass das «Amt für Immobilität» der Stadt Zürich immerhin den Durchschnitt auf 30 Kilometer pro Stunde steigern will. Hier würde mich interessieren, wie der Kanton die Kompetenzausscheidung sieht, wenn Eingriffe von der Stadt – Stadt Zürich, Stadt Winterthur et cetera – in die kantonalen Kompetenzen beziehungsweise bei den Staatsstrassen erfolgen. Ich habe gerade gesehen, ein Kollege der Fraktion hat mich darauf hingewiesen, dass das Amt nicht «Amt für Immobilität» heisst, sondern wahrscheinlich «Direktion für Immobilität», aber das bitte ich Sie zu verzeihen. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Ja, wir leiden unter dem Rückgang der Biodiversität und die Bevölkerung leidet unter Lärmimmissionen, das hat mein Vorredner Thomas Schweizer eindrücklich dargelegt. Die Natur wird immer mehr verdrängt, und das nicht nur durch den Bau von Velowegen, wie von einem Vorredner behauptet. Umso erfreulicher ist es, dass bei uns im Bezirk Dielsdorf Verbesserungen und Lösungen anstehen. Neeracherried: Die Bevölkerung und die Grüne Fraktion begrüßen es, dass mit dem Regierungsratsbeschluss 597 aus dem Jahr 2021 die Baudirektion damit beauftragt wurde, für das Moorschutzgebiet ein Vorprojekt zu erarbeiten. Wie wir an der Medienkonferenz vom 11. Juni 2021 erfahren haben, wurde die Zusammenarbeit mit den Gemeindepräsidenten von Neerach, Niederglatt und Höri und mit Birdlife Schweiz (*Vogelschutz-Organisation*) bekräftigt. Es ist begrüssenswert, dass die Gemeinden miteinbezogen wurden, und

wir erwarten zusammen mit den beteiligten Gemeinden die weitere enge Zusammenarbeit, damit die Anliegen der Bevölkerung weiterhin berücksichtigt werden. Auch die Info-Veranstaltung vom 6. Oktober 2021 in Niederglatt stiess auf reges Interesse. Was für uns aber ganz klar ist, ist, dass wir vorwärtsmachen sollen. Täglich fahren 10'000 Fahrzeuge – mindestens – durch das Moorgebiet von nationaler Bedeutung. Das kann wohl nicht sein. Wir sind uns bewusst, dass diese Angelegenheit sehr komplex ist, und möchten die guten Absichten aller Beteiligten würdigen. Gleichzeitig möchten wir uns deshalb hier für eine rasche Lösung aussprechen und hoffen, dass weniger als die in Aussicht gestellten zehn Jahre für die Arbeitsschritte benötigt werden. Und was wir hier nun auch noch einbringen möchten, ist die Standortförderung. Mit dem Neeracherried haben wir ein Naturjuwel bei uns im Zürcher Unterland. Wenn die Strassenverlegung dann wirklich vollbracht ist, können wir uns auf Ornithologinnen und Ornithologen und auf Naturfreundinnen und Naturfreunde von weit und breit freuen, die anreisen werden, um zum Beispiel das seltene Tüpfelsumpfhühnchen singen zu hören und mit etwas Glück auch zu fotografieren. Setzen wir uns alle dafür ein, dass wir zu unseren Lebzeiten noch auf die neue Lösung anstossen werden.

Und ein weiteres Projekt im Bezirk Dielsdorf ist Regensdorf, Bahnhof Nord, wie wir vom Kommissionspräsidenten Andrew Katumba vorhin vernommen haben. Die Gemeinde Regensdorf hat mit dem Kanton Zürich ein Gesamterschliessungskonzept ausgearbeitet und über längere Zeit geplant. Die Stimmberechtigten der Gemeinde Regensdorf haben bereits am 28. September 2020 einen Rahmenkredit von 95 Millionen Franken für die kommunalen Strukturen mit 58,2 Prozent Ja-Stimmen bewilligt. So werden auf der Furttal-Promenade von der Gemeinde wunderbare Fussgängerzonen und Velowege entstehen. Bei der Erschliessung des Entwicklungsgebietes Bahnhof Nord spielt der öffentliche Verkehr eine zentrale Rolle, dereinst sollen 60 Prozent des Verkehrs mit Bahn und Bus erfolgen. Die stark überlasteten Strassen sollen so entlastet werden. Die Verantwortlichen der Gemeinde Regensdorf würdigten schon früh die enge Begleitung und die gute Zusammenarbeit der Fachleute der Gemeinde und des Kantons und die sehr offene und konstruktive Zusammenarbeit zwischen Gemeinde und Kanton Zürich. Genau so soll es laufen. So ist ein Vorzeigeprojekt entstanden und mit der Entwicklung des Projektes Bahnhof Nord wird auch ein durchmischtes Areal unmittelbar in Bahnhofnähe gefördert. Nicht nur haben die vorhandenen Betriebe genügend Spielraum für den Fortbestand, sondern attraktive Fussgänger- und Veloverbindungen vom und zum Bahnhof werden geschaffen. Die Gemeinde Regensdorf ist nun darauf angewiesen, dass ein ganzes Paket von Verkehrsinfrastrukturen für verschiedene Bereiche, wie ÖV, MIV, Fuss- und auch Veloverkehr, durch den Kanton sichergestellt wird. Der Antrag des Regierungsrates soll bald folgen und wird von uns allen sehnlichst erwartet. An dieser Stelle möchten wir aus unserem Bezirk auch die Zusammenarbeit der kantonalen Ämter mit der Gemeinde Regensdorf würdigen. Die Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr wurde sehr positiv erlebt, und auch der Wechsel ins Tiefbauamt verlief sehr zufriedenstellend ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Jonas Erni hat mich direkt angesprochen, da muss ich schon auch noch etwas sagen. Ich arbeite in der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich, das meine Interessenbindung. Mein Votum hier ist aber nicht abgesprochen, das ist mein persönliches Votum. Paris wurde jetzt immer vorgebracht, Tempo 30 gehe, das sei wunderbar. Paris hat eine U-Bahn und die rechtlichen Bedingungen werden in Frankreich ein bisschen anders sein als in der Schweiz. Tempo 30 als Allerweltsmittel für Lärmschutz und alles – ja, das ist schon möglich. Wenn Sie Tempo 30 signalisieren, dann aber die mittlere Geschwindigkeit immer noch bei 40 liegt, haben Sie nichts gewonnen. Der Lärm bleibt gleich und die Sicherheit ist nicht unbedingt gegeben. Es ist auch so: Der Strassenraum soll lesbar sein, der Verkehrsteilnehmer soll merken, in welchem Geschwindigkeitsregime er sich aufhält. Wenn dies nicht so ist, geht es nur mit Repression und dann bekommen Sie wieder diese Grussbotschaften (*gemeint sind Strafzettel*) der Kantonspolizei, wenn Sie zu schnell fahren. Das kann es nicht sein.

Was auch zu sagen ist: Alle Strassenbauprojekte des Kantons werden heute mit Lärmschutzmassnahmen kontrolliert. Es gibt ein Lärmschutzgutachten, es gibt ein Geschwindigkeitsgutachten, und wo möglich und sinnvoll werden diese ja auch umgesetzt. Aber es ist nicht so, dass einfach flächendeckend Tempo 30 sinnvoll ist. Es ist auch so, dass nicht die ganze Bevölkerung Tempo 30 will. Wir hatten im Juni 2021 eine Abstimmung in Dübendorf. Ich kann Sie daran erinnern: Flächendeckend Tempo 30 wurde mit 60 Prozent Nein abgelehnt, wobei ich ein Befürworter von Tempo 30 im Siedlungsgebieten bin.

Dann noch zu Jonas Erni und den Fussgängerstreifen: Die Verkehrstechnische Abteilung streicht keine Fussgängerstreifen, wo es nicht notwendig ist. Und wenn du den Fussgängerstreifen in Schönenberg ansprichst: Das war ein Entscheid des Stadtrates Wädenswil und des Tiefbauamtes des Kantons Zürich. Und wenn du nicht an dieser Sitzung warst, als der Stadtrat das entschieden hat, ja, dann kann ich nichts dafür.

Also, Tempo 30 ist kein Allerheilmittel, und wenn Sie Tempo 30 wollen, müssen Sie in Bern anklopfen, damit die gesetzlichen Grundlagen geändert werden. Wir halten uns bei der Umsetzung an die gesetzlichen Vorgaben des Strassengesetzes. Danke.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Im Vergleich zu anderen Jahren, wo die Kritik im Zentrum stand, möchte ich in diesem Jahr mit dem Lob für das Amt für Mobilität beginnen. Das Umdenken nimmt zu. Das Gesamtverkehrskonzept wird als strategische Grundlage für das Bauprogramm verankert, damit auch die zentrale Aussage, dass Wege möglichst kurz sein und die Tagesdistanzen abnehmen sollen. Mit der DiNaMo-Strategie, welche am 30. Juni 2021 veröffentlicht wurde, der Strategie «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich, zeigt die Volkswirtschaftsdirektion einen Weitblick für die Mobilität. Mit der Digitalisierung eröffnen sich viele Chancen, aber auch viele Gefahren. So zeigt eine im Oktober dieses Jahres erschienene Studie von Infrac (*Schweizer Meinungsfor-*

schungsinstitut) für das Bundesamt für Raumentwicklung, ARE, zu den volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Digitalisierung in der Mobilität, dass es wichtig ist, politisch den richtigen Rechtsrahmen vorzugeben, um das Wachstum der Mobilität zu begrenzen und auf die gewünschten Verkehrsträger zu bringen, damit wir volkswirtschaftlich und im Bereich des Umweltschutzes erfolgreich sein können. Die sieben Punkte des Handlungsprogramms, wie zum Beispiel «CO₂- und lärmarmen Verkehr fördern» oder «Verkehrsräume effizienter und dynamischer nutzen» kann ich mehrheitlich unterstützen. Wichtig dabei ist, dass der öffentliche Verkehr nicht geschwächt wird, wenn der ÖIV, der öffentliche Individualverkehr, zunehmen wird. Kaum herausgestrichen wird aber, dass die Transformation vom motorisierten Individualverkehr von Verbrennungs- zu Elektromotoren nicht eins zu eins erfolgen soll. Die Zahl der Fahrzeuge muss bei der Transition abnehmen. Dafür müssen die Fahrzeuge in Sharing- und Pooling-Konzepten genutzt werden. Einem Förderprogramm Elektromobilität, sei es für die Förderung von Fahrzeugen oder für die Förderung von Ladeinfrastruktur, stehen wir Grünen kritisch gegenüber. Die Nutzung der Fahrzeuge – und nicht der Besitz – muss im Vordergrund stehen, damit diese viel effizienter genutzt werden und Staustunden und Parkplätze reduziert werden können. Aufgrund des DiNaMo werden wir in den kommenden Jahren einiges an Diskussionsstoff hier im Rat haben.

Dann noch zu lokalen Bauprojekten im Unterland, speziell in Eglisau. In Eglisau soll der Verkehrsfluss auf der heutigen Kantonsstrasse durch ein Verkehrsmanagement-Konzept mit Ampeln und Fussgängerübergängen siedlungsverträglicher gestaltet werden. Das Projekt soll aber erst in Betrieb gehen, wenn die Autobahn durch den Bülacher Hardwald erstellt ist. Dieser unnötige Bau verzögert sich aber nun aufgrund einer Beschwerde. Sehr geehrte Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), setzen Sie das Verkehrsmanagement in Eglisau unabhängig von der Autobahn um, damit die Lebensqualität in Eglisau möglichst bald zunehmen kann. Oder will die Volkswirtschaftsdirektion nicht, dass die Eglisauer Bevölkerung einen Vorher-Nachher-Vergleich bekommt, um festzustellen, dass der Autobahnausbau im Hardwald die Verkehrsbelastung im Dorf weiter verschärft? Machen Sie hingegen der Eglisauer Bevölkerung nicht zu viel Hoffnung auf die Realisierung der Umfahrung Eglisau. Denn diese wird, wenn überhaupt, nur in einem Zeitraum von Generationen realisierbar werden.

Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon): Vor einem Jahr habe ich in meinem Votum zur Weststrasse in Wetzikon davor gewarnt, dass es für uns Grüne keinen Sinn macht, einen Teil einer Strasse zu bauen und dafür Häuser abzureisen, ohne dass klar war, ob die Strasse jemals zu Ende gebaut werden kann. Nun ist das Fiasko angerichtet: Der Regierungsrat will den letzten Teil der Weststrasse in Wetzikon aus dem Richtplan streichen. Wir Grünen begrüßen zwar explizit, dass der Moorschutz angemessen berücksichtigt wurde. Gleichzeitig bedauern wir jedoch die fehlgeschlagene Planung und die unnötig ausgegebenen Steuergelder. Herzlichen Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Ganz kurz zu meinem Vordner: Selber schuld, Herr Walder, selber schuld, wenn man alles immer verhindert! Aber das ist es ja, was Sie wollen, ich komme nachher noch grundsätzlich dazu.

Auch ich nehme Kenntnis von diesem Strassenbauprogramm, Frau Regierungsrätin, und davon, dass Sie nur 60 Prozent für den Strassenbau einsetzen und den Rest für linkes Zugemüse. Ja, geschätzte Genossinnen und Genossen von GLP, Grünen, SP und so weiter, Sie machen es gut. Sie haben es vorher gesagt: Der Staat muss umgebaut werden. Und er wird von Ihnen umgebaut und er geht südwärts, er geht nämlich richtiggehend den Bach herunter. Wir sehen das in der Stadt Zürich, wir sehen das am Beispiel der Stadt Paris. Es wurde Ihnen vorher gesagt, in Paris gibt es noch eine U-Bahn; wir haben keine. Also legen wir doch alles in Schutt und Asche, fahren wir, wie jetzt schon, mit 4 Kilometern durch die Stadt Zürich. Und noch besser, machen wir doch das, was der Genosse Galeuchet will, nämlich: Verbieten wir doch die Autos oder erlauben wir nur noch ein Auto-Sharing. Genau so muss es sein. Und dann brauchen wir noch viel mehr Immigration in diesem Land, damit es noch viel mehr Leute hat. Denn der grosse Teil dieser Leute ist nicht produktiv. Das ist Familiennachzug et cetera, und dann können wir unsere Sozialsysteme weiter ausbauen und unsere Sozialindustrie. Das wollen Sie ... (*Der Ratspräsident unterbricht den Votanten.*)

Ratspräsident Benno Scherrer: Hans-Peter Amrein, sprechen Sie zum Thema.

Hans-Peter Amrein fährt fort: Ich spreche zum Thema, Herr Präsident, reden Sie mir doch nicht immer drein! Entschuldigung, das ist doch nicht Ihre Aufgabe. Ihre Aufgabe ist es, diesen Rat zu führen.

Ratspräsident Benno Scherrer: Hans-Peter Amrein, Sie haben nicht zum Thema gesprochen.

Hans-Peter Amrein fährt fort: Ja, ich stehe dazu, ich habe ein Rederecht. Ich spreche zum Strassenbauprogramm und zu dem, was Ihre Genossen hier erzählt haben und was Sie an Geschichtchen erzählen. Der Staat soll umgebaut werden. Der Staat soll umgebaut werden mit Seeuferprogrammen, wie es der Genosse Forrer (*Thomas Forrer*) will, und der Staat soll umgebaut werden in der Stadt Zürich, sodass nichts mehr läuft. Der ÖV soll nicht laufen und vor allem die Bevölkerung soll nur noch laufen. Und dagegen werden wir uns wehren mit allen Mitteln und ich hoffe doch, dass das Volk dazu dann Stellung nehmen kann. Ich danke der FDP für die Ansage ihrer Initiative (*angekündigte Volksinitiative gegen Tempo 30 auf Hauptstrassen*) heute Morgen.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Lieber Thomas Schweizer, man kann für oder gegen Tempo 30 sein, aber man sollte bei den Fakten bleiben, bevor man anderen Ideologie vorwirft. Du hast gesagt, minus 3 Dezibel entspreche einer Halbierung des Lärms. Das stimmt nicht. Es entspricht einer Halbierung der Verkehrsmenge.

Und es ist nun mal nicht so einfach: Wenn du eine Stereoanlage hast und du eine Box wegnimmst, wird es nicht halb so laut, auch wenn es intuitiv so scheint. Minus 10 Dezibel entspricht einer Halbierung des Lärms. Und ganz genau genommen ist es ja auch nicht eine Halbierung des Lärms, sondern eine Halbierung des Schalldrucks. Logarithmische Skalen sind eben nicht nur bei Pandemien (*Anspielung auf die Corona-Pandemie*) relevant, sondern auch beim Lärm. Und wenn man schon vom Lärm redet, dann müsste man ja eigentlich von der «Lautheit» reden, also vom wahrgenommenen Lärm. Den misst man nicht in Dezibel und nicht als Schalldruck, sondern in Son, und der nimmt bei Tempo 30 um 19 Prozent ab und nicht um die Hälfte. Ohnehin sind 3 Dezibel ein Schätzwert, wir haben nämlich bessere Werte. Der Kanton und die Stadt haben das im Jahr 2020 einmal nachgemessen, gemeinsam, absolut glaubwürdig, in der Stadt Zürich an fünf Stellen. Die gemessene Lärmreduktion lag tagsüber im Schnitt bei minus 1,46 und nachts bei minus 1,98 Dezibel – und nicht bei minus 3 Dezibel. Die Werte lagen konsistent, überall und in jedem Fall deutlich unter 3 Dezibel; Sie können das in einer gemeinsamen Medienmitteilung von Stadt und Kanton Zürich vom 2. Juli 2020 nachlesen. Minus 1,64 Dezibel – das können Sie auch leicht nachschlagen – entspricht ungefähr der Wahrnehmungsschwelle, man hört es oder man hört es eben nicht, es ist ziemlich an der Grenze. Ob das eine wirkungsvolle Massnahme ist, müssen Sie selber beurteilen, aber es ist sicher keine Lärmhalbierung.

Zweitens, die zweite Erkenntnis, die Stadt und Kanton gemeinsam gefunden haben: Die gemessene Lärmreduktion liegt mehrheitlich unter dem errechneten Wert. Das heisst, meistens wird ja mit berechneten Werten gearbeitet und diese Werte sind offenbar systematisch zu hoch.

Und der dritte Punkt: Die gefahrene Geschwindigkeit in der Stadt Zürich bei diesen fünf Fällen reduzierte sich im Schnitt um lediglich 7 Kilometer pro Stunde; ein wesentlicher Sicherheitsgewinn sieht anders aus.

Dann zu Paris: Ich war in den Herbstferien in Paris, mit Tempo 300 mit dem TGV (*Train à grande vitesse*). Und das mit dem Flächentempo 30 findet dort nicht statt, sondern höchstens in den Presseberichten des Tages-Anzeigers. Auf der Champs-Élysées beispielsweise sind Sie flüssig mit Tempo 50 unterwegs, ganz klar.

Der letzte Punkt: Es gibt eben nicht nur die Lärmschutzverordnung, es gibt auch eine Verkehrsregelverordnung, die hat genau den gleichen Rang. Und die nationale Verkehrsregelverordnung sagt in Artikel 4a Absatz 1: «Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassenverkehrs- und Sichtverhältnissen 50 Kilometer pro Stunde in Ortschaften.» Das gilt genauso wie die Lärmschutzverordnung gilt. Besten Dank.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Ich stehe hier, weil zuvor David Galeuchet den Hardwald-Ausbau in Bülach als unnötig bezeichnet hat, und ich möchte doch aufzeigen und klarmachen, dass David Galeuchet mit dieser Haltung im Zürcher Unterland ein ziemlicher Exot ist. Bei Hüntwangen/Wil, dem Kreisel vor Eglisau, wenn man von Norden kommt, stand auch heute Morgen der Verkehr und ging teilweise stehend, teilweise im Schritttempo durch ganz Eglisau hindurch, nach Eglisau in gleichem Mass weiter, Schritttempo bis zum Kreisel Hardwald. Am

Abend ist es die umgekehrte Richtung. Dann beginnt der Verkehr mitten auf der Flughafen-Autobahn, geht wieder im Schrittempo durch den Hardwald bis zu diesem Kreisel. Dieser Kreisel ist der eine Knotenpunkt, der zweite ist die Brücke, die wir mit der Umfahrung von Eglisau eben umfahren müssen. Auch die Vorgängerin von David Galeuchet, die Grüne Susanne Rihs, die auf diesen Stau heruntersieht, hat die Notwendigkeit dieser Sache eingesehen und war für die Eglisau-Umfahrung und für bauliche Massnahmen dort. Nun, wenn man das Betriebs- und Gestaltungskonzept umsetzt, das heisst, mit Lichtsignalen den Verkehr stückelt und für die Fussgänger Übergänge schafft und schaut, dass die Eglisauerinnen und Eglisauer hineinfahren können, dann ist das gut für die Eglisauerinnen und Eglisauer, aber es löst das Verkehrsproblem nicht. Ich darf da auf die Busspur hinweisen, die man in Hüntwangen gebaut hat und die an diesen Stau anschliesst. Man hat gemeint, sie werde funktionieren und die Busse aus dem Rafzerfeld kämen trotz Stau noch zum Bahnhof. Das hat nicht funktioniert. Dann ist der Kanton gekommen, hat sich das angeschaut und hat mit Erstaunen festgestellt, dass der Verkehr eben oftmals steht und nicht langsam fliesst, wie er gemeint hat. Und mit diesem Stehen hat gar niemand gerechnet. Es hat da wirklich ein Pfropfen, ein Pfropfen für die Dörfer im Rafzerfeld. Wir kommen nicht innert vernünftiger Zeit zum Beispiel zu einem Zahnarzt oder in ein Spital oder irgendwohin. Und dann ist es auch ein Problem für die Umwelt, weil der stehende Verkehr, der nicht fliesst, dort natürlich einen Riesenschaden für die Natur und für den Lebensraum überhaupt verursacht. Es ist dringend notwendig, dass wir dort ausbauen. Der Hardwald und die Eglisau-Umfahrung, es ist gut, wie das im Strassenbauprogramm drin ist, dafür danke ich der Regierung. Und wer da eine andere Meinung hat, ist im Unterland ein Exot – Punkt –, das muss man wissen.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Jedes Jahr hören wir von Jonas Erni die Mär, mehr Strassen bringen mehr Verkehr, und jedes Jahr muss ich hier wiederum dagegenhalten. Dass dem nicht so ist, haben wir gerade vom Kommissionspräsidenten am Beispiel von Regensdorf gehört. Es zeigt klar auf, Siedlungspolitik mit Bevölkerungswachstum bringt mehr Verkehr. Eine Lösung für Regensdorf ist wichtig, aber ebenso wichtig wäre es, hier das ganze Unterland einzubeziehen, denn nicht nur Regensdorf hat ein Problem. Und zu Tempo 30: Die Abrollgeräusche sind teilweise heute schon unter 30 Kilometer Geschwindigkeit lauter als die Motorengeräusche, und dies aufgrund des Fahrzeuggewichts. Laut BAFU (*Bundesamt für Umwelt*) ist das teilweise nun bei Tempo 20 der Fall. Insbesondere auch E-Fahrzeuge verursachen mehr Abrollgeräusche bei tiefen Geschwindigkeiten aufgrund des höheren Fahrzeuggewichts. Auf etlichen Strecken im Siedlungsgebiet liegt heute V85 (*Geschwindigkeit, die von 85 Prozent der Fahrzeuge nicht überschritten wird*) bereits unter 40 Kilometer pro Stunde, da hat Tempo 30 praktisch keine Wirkung mehr auf den Lärm. Wer also Lärmschutz will, ist für lärmarme Beläge. Tempo 30 ist aufgrund negativer Auswirkungen für den ÖV und da die Wirkung deutlich überbewertet wird, keine Lösung. Und übrigens: Sharing-Fahrzeuge sind genau gleich laut wie andere Fahrzeuge.

Thomas Honegger (Grüne, Greifensee): Mit Erleichterung stelle ich fest, dass sich die Volkswirtschaftsdirektion lernfähig zeigt. Die Westtangente in Wetzikon muss für einmal nicht vor Gericht gestoppt werden, sondern wird vom Regierungsrat selbst als bundesrechtswidrig beurteilt. Die Strasse wäre zu nahe ans Moorschutzgebiet am Pfäffikersee zu liegen gekommen. Das ist keine Verhinderungstaktik der Grünen, sondern ganz einfach der verfassungsmässige Schutz, der den Mooren zusteht. Nach der Oberlandautobahn und der Umfahrung Uster West ist es somit das dritte Strassenprojekt, welches die Volkswirtschaftsdirektion wegen des Moorschutzes nicht realisieren kann. Nicht nur aus Sicht des Moorschutzes begrüssen wir Grüne, dass die Strassen nicht gebaut werden. Die geplanten Ortsumfahrungen hätten den ungeliebten Verkehr ganz einfach in die letzten unbebauten Naherholungsgebiete verlagert. Und diese Vorhaben haben System. Die neue Greifenseestrasse, die Umfahrung Eglisau, die Umfahrung Grüningen funktionieren nach demselben Prinzip: Die Volkswirtschaftsdirektion verspricht Linderung für die verkehrsgeplagten Gemeinden ganz einfach auf Kosten der Naturlandschaft. Und letztendlich stellen die neuen Strassen nichts anderes dar als einen Kapazitätsausbau. Die vermeintlichen Lösungen zerschneiden Kulturland, beeinträchtigen Naturschutzgebiete und führen den Verkehrslärm in die letzten grossen Naherholungsgebiete des Kantons. Und schon jetzt ist klar, dass die freiwerdende Kapazität auf den Ortsdurchfahrten mit neuem Verkehr gefüllt wird. Die Bauvorhaben versprechen Lose-lose – für die verkehrsgeplagten Siedlungen und die Landschaft. Solange die Autos zu drei Viertel leer fahren – im Pendlerverkehr sitzen lediglich 1,1 Personen pro Fahrzeug –, braucht es wohl nicht mehr Strassen, sondern ganz einfach ein anderes Mobilitätsverständnis.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach) spricht zum zweiten Mal: Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr. Lieber Christian Müller, woher nimmst du deine Informationen, dass mehr Strassen nicht zu mehr Verkehr führen? Erstens: Untersuchungen der Transportation for America, durchgeführt zwischen 1993 und 2017 in 100 Ballungsräumen, zeigen auf, dass der Zuwachs an Strassen schneller erfolgte als das Bevölkerungswachstum. Und trotzdem haben die Stauzeiten deutlich zugenommen. Zweitens: Durand et al 2011 bestätigt, dass mehr Strassen oder zusätzliche Spuren nicht dazu geführt haben, dass Stauzeiten abnehmen. Drittens: T. Millen et al 2017, ein Review über verschiedene Studien, zeigt auf, dass die gefahrene Distanz zunimmt, wenn der Widerstand oder die Transportkosten abnehmen. Ich habe meine Quellen offengelegt. Auf welchen Informationen fusst deine Aussage? Oder verbreitest du einfach Fake News?

Und weiter: Man kann auch frei sein, wenn man weniger schnell fährt.

René Isler (SVP, Winterthur): Wenn wir schon über diese ganzen Strassen und Tempo 30 hier drin debattieren, eine kleine Anekdote aus Winterthur: Wir haben es gehört, auch medial, dass der Winterthurer Stadtrat Tempo 30 auch auf den Hauptstrassen will. Damit der Stadtbus aber den Fahrplan einhalten kann, braucht es Mehrausgaben in Millionenhöhe. Wer das jedoch zahlen soll, ist umstritten.

Eines ist aber ganz sicher: Diese ideologischen enormen Mehrkosten können tatsächlich nicht als Zentrumslast abgebucht werden. Wenn es nach dem Stadtrat von Winterthur geht, soll innert der nächsten 20 Jahre Tempo 30 in Winterthur zur Regel werden, auch auf Hauptstrassen. Das neue Regime wird aber nicht nur für Autos, sondern eben auch für den Stadtbus und sämtliche Blaulichtorganisationen gelten. Doch was heisst das konkret? Wenn der heutige Fahrplan, wie erwähnt, weiter angeboten werden sollte, müssen jährlich zusätzliche Mehrkosten von zig Millionen aufgebracht werden. Und auch da: Man führt immer mehr ÖV-Linien in die kleinsten Quartiere von Winterthur, sprich gewisse Strassen müssen verbreitert werden. Ich hoffe, der letzte Redner der Grünen nimmt das so zur Kenntnis. Also für den ÖV in Winterthur müssen die Strassen verbreitert werden, weil auch die Kapazitäten erhöht werden und die Fahrzeuge mit Doppelgelenkbussen vergrössert werden, die Rychenbergstrasse oder die ganzen Neuüberbauungen in Dättnau. Mehrkosten für diese flächendeckende Einführung von Tempo 30 entstehen vor allem dann, wenn durch eine spätere Ankunft an den Haltestellen die vertraglich garantierten Pausen oder auch die Takte des Fahrplans nicht eingehalten werden können. Es müssen also Zusatzfahrten organisiert werden. Ein Beispiel für diese Problematik gibt es ja bereits: Auf dem Abschnitt der Rychenbergstrasse in Winterthur gilt ja Tempo 30. In der Folge fährt die Linie 10 in Randzeiten dermassen Verluste ein, dass sie Zusatzkurse nötig machen. Stadtbuss beziffert diese Mehrkosten auf gut 100'000 Franken pro Jahr, und da reden wir nur von einer einzigen Buslinie. Nebst dem Personal fehlt es selbstverständlich auch am Rollmaterial. Sie sehen also: Man braucht mehr Rollmaterial, man braucht mehr Personal und man muss gewisse Strassenstücke verbreitern, weil in Winterthur leider vergessen wurde, zusätzliche oder eigenständige Fahrlinien für den ÖV zu machen. In diesem Sinne nehmen wir das vorliegende Strassenbauprogramm zur Kenntnis und ich bitte Sie einfach: Bleiben Sie auch in Zukunft sachlich. Auch dass mehr Strassen mehr Verkehr bringen ist völlig falsch. Man kann auch sagen: Mehr ÖV braucht mehr Verkehrsraum, das ist auch richtig. Aber einfach keine Strassen mehr zu bauen, ist falsch. Wir müssen auch mal tatsächlich über die Einwanderung sprechen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos) spricht zum zweiten Mal: Eine kurze Replik auf den Genossen Galeuchet: Er kann mir dann vielleicht via einer seiner Kolleginnen, Genossinnen oder Genossen replizieren, aber die Stadt Zürich ist doch das beste Beispiel, wie es nicht funktioniert. Und das sind keine Fake News, wenn man die ganzen Grünphasen zurückschaltet und schaut, dass der Verkehr nicht mehr fliesst. Dann kommt es so raus und dann gibt es auch mehr Abgase. Der Verkehr muss fließen, aber nicht mit diesen Rezepten, die hier von der vereinigten Linken dargelegt wurden, nein, sondern mit dem, wofür die bürgerliche Seite hier klar plädiert, nämlich möglichst gut aufeinander eingerichtete Grünphasen, sicher den Ausbau der Strecke von Eglisau nach Bülach. Das ist ja schon wirklich daneben, was Herr Galeuchet uns erzählen will. Ich denke, auch die Bevölkerung dort versteht das überhaupt nicht. Vielleicht gehen Sie mal mit Herrn Hauser auf einen Spaziergang, Herr Galeuchet, das tut Ihnen sicher beiden gut,

und schauen Sie sich das noch einmal an. Und dann dürfen Sie immer wieder hereinkommen und sagen: «Ich habe vielleicht etwas erzählt, was nicht ganz den Tatsachen entspricht.»

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Jetzt muss ich mich doch noch kurz melden, nachdem hier das Thema «Tempo 30 in Winterthur» angesprochen wurde, oder vielleicht einfach allgemein zum Tempo 30 und den Millionenkosten. Ich will nicht sagen, es sei ein Märchen, aber das Argument ist doch aufgebauscht, wie viel Tempo 30 beim ÖV nun mehr koste. Sie kennen alle das Budget des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*), Sie wissen alle, wie viel Geld wir für den öffentlichen Verkehr aufwenden. Und jetzt kann man schon ein bisschen eine Hochrechnung machen, so dass man da auf eine Millionenzahl kommt, wie viel das jetzt mehr kosten soll, und dann sind alle schockiert. Aber dann müssen Sie im Kontext auch erwähnen, wie viel der ÖV überhaupt kostet beziehungsweise wie viel er bereits heute kostet, und dann sieht man auch, dass es gar nicht so viel ist und dass dies innerhalb des kantonalen Budgets durchaus finanzierbar ist.

Dann will ich auch noch kurz etwas berichtigen: Ich weiss nicht, woher du (*gemeint ist René Isler*) – ja, er hat sich schon gemeldet – die vielen neuen Buslinien in der Stadt Winterthur hast, die neu in die Quartiere hineinfahren. Wenn ich mir das Busliniennetz der Stadt Winterthur anschau: Sehr viel mehr ist es nicht gewachsen, zumindest nicht räumlich. Dätttau wurde angesprochen. Das wurde vor mehreren Jahren einmal ein bisschen um ein paar Stationen verlängert, aber grossartig neue Buslinien und neue Quartiere, das haben wir jetzt echt nicht und sind auch nicht gross geplant. Gut, du kannst vielleicht noch die Buslinie 1 anführen, die vielleicht um zwei Stationen verlängert werden soll. Ob das dann eine grosse Neuerschliessung ist, weiss ich nicht. Aber ja, du kannst jetzt wieder herumflunkern und mich noch korrigieren beziehungsweise deine Argumentation korrigieren. Besten Dank.

René Isler (SVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Lieber Kollege aus Winterthur, wenn du die Hausaufgaben nicht machst, das ist nicht meine Baustelle, tut mir furchtbar leid. Diese Angaben sind dem Stadtrat von Winterthur zu entnehmen. Ich habe das weder geschrieben noch irgendwie verfertigt. Ich meinte, ohne Gewähr, sogar letzte Woche im «Landboten» einen Abklatsch – ich bin mir nicht sicher, aber ich meinte dort auch etwas gelesen zu haben. Also dem ist nicht so. Und bei den neuen Linien geht es vor allem darum, dass das, was Stadtbus ja schon gekauft hat und langsam kommt, die grösseren Fahrzeuge sind, die in gewissen Quartieren keine Durchfahrten mehr gewährleisten können. Was aber eigentlich der Gipfel dieser Giftküche ist, ist: Man reduziert ja nicht nur auf den Hauptverkehrsachsen. Das Wort sagt es eigentlich, dort müsste der Verkehr durch. Die Hauptverkehrsachsen werden auch baulich kastriert, da ist es dann im Argen, da kommen auch die Blaulichtorganisationen, denen man zwar inzwischen einen Maulkorb umgehängt hat, sie dürfen sich also nicht mehr äussern, das ist irgendwie ja ganz merkwürdig, dass die Amtsvorsteher der Blaulichtorganisationen zu diesem Thema nicht mehr reden dürfen. Wie Sie das lösen wollen, wenn

Sie alles zumachen, baulich verhindern, sodass kein Überholen mehr geht, in der Breite geht es nicht mehr. Das müssen Sie den Einwohnerinnen und Einwohnern auf diesen Hauptverkehrsachsen mal beibringen: «Haben Sie nie ein medizinisches Problem oder schauen Sie, dass Ihr Haus nie brennt.» Denn Tempo-30-Zonen und Blaulichtorganisationen, das beisst sich, das ist heute so erwiesen. Das kann mich jetzt der Kollege von der GLP noch so anlächeln, fragen Sie doch einfach einmal, wenn Sie es mir nicht glauben. Also die Daten, lieber Kollege aus Winterthur, die Daten, die ich vorher erwähnt habe, sind keine Mär der SVP, sondern das kam vom Stadtrat von Winterthur, und der ist ja extrem links-grün. Sie sehen, von der GLP, den ganz Hellgrünen bis zu den Dunkelgrünen, diese Angaben sind vom Stadtrat. Und wenn Sie damit nicht zufrieden sind, dann reklamieren Sie dort und nicht bei uns.

Christian Müller (FDP, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Da Kollege Galeuchet mich so direkt angesprochen hat, muss ich ihm natürlich nochmals etwas entgegen: Wer sich nicht mit ideologischen Scheuklappen bewegt, sieht genau, wo das Verkehrswachstum stattfindet. Dazu braucht es keine grossen und teuren Studien. Im ganzen Zürcher Unterland wächst der Verkehr laufend. Jeden Tag kann man fast sehen, wie er zunimmt, man muss nur die Verkehrsdaten des Verkehrszählsystems zu Rate ziehen und dann sieht man genau, dass der Verkehr zunimmt – parallel zum Bevölkerungswachstum.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zunächst vielen Dank meinerseits für diese sehr engagierte Debatte. Vielen Dank auch für die Voten zu meinem Amt für Mobilität. Ich denke tatsächlich, dass dieses sehr gut aufgenommen wurde, ebenso wie die Aufgabenteilung zwischen Volkswirtschaftsdirektion und Baudirektion, zu der wir auch sehr viele positive Feedbacks insbesondere von den Gemeinden erhalten haben.

Ich bin sehr dankbar, dass es uns gelungen ist, zwei für mich wichtige Vorhaben einen grossen Schritt weiterzuführen; es ist insbesondere die Umfahrung Grünlingen und es ist auch die Umfahrung des Neeracherrieds, wo jetzt ja die Baudirektion den Auftrag hat, in die weitere Projektierung zu investieren. Ich bin aber auch der Meinung – und das haben Sie auch gesehen –, dass man den Leuten reinen Wein einschenken muss, auch bei den Projekten. Das war auch der Grund, warum wir gesagt haben, dass Uster West und Wetzikon, diese beiden Projekte, aus den besagten Gründen – Stichwort Moorschutz – leider nicht weiterverfolgt werden können, weil sie halt einfach übergeordnetem Recht widersprechen.

Sie haben es erwähnt, mein Amt für Mobilität hat sich intensiv mit Digitalisierung, Nachhaltigkeit und natürlich auch Dekarbonisierung in der Mobilität befasst, mit der Strategie DiNaMo, die der Regierungsrat ja so auch beschlossen hat. Ich möchte auf einen weiteren Punkt hinweisen, das ist nämlich unser noch kommender Bericht zur Motion zur befristeten Förderung einer CO₂-armen Mobilität. Wir sind sehr intensiv an der Bearbeitung dieser Vorlage und werden Ihnen die Vorlage zur Elektromobilität im Kanton Zürich voraussichtlich im Frühjahr des

nächsten Jahres unterbreiten. Es wird ein Rahmenkredit sein. Sobald dieser Rahmenkredit dann rechtskräftig ist, werden wir natürlich die Ärmel hochkrepeln und uns an die Arbeit machen.

«An die Arbeit machen», das heisst auch, dass Sie mit Ihrem zweiten Veloförderprogramm bei der Umsetzung des Veloverkehrs einen Meilenstein beschlossen haben. Sobald dieses rechtskräftig ist, werden wir anpacken. Und selbstverständlich werden wir von der Volkswirtschaftsdirektion mit meiner Fachstelle auch die Baudirektion tatkräftig bei der Behebung der Schwachstellen unterstützen.

Der Kanton hat auch viel im Thema «Lärmsanierung des Strassennetzes» unternommen. Allerdings hat sich gezeigt, dass die Ausarbeitung mit entsprechenden Gutachten verbunden ist, dass dies sehr zeitintensiv ist und dass die Projekte sehr oft durch Einsprachen oder Beschwerden blockiert sind. Bei Lärmsanierungen werden zunehmend auch lärmarme Beläge geprüft und auch Temporeduktionen als wirksame Massnahme an der Quelle, soweit dies überhaupt möglich und zweckmässig ist. Nur muss ich Ihnen sagen, auch geschätzter Herr Kantonsrat Hasler: So unkompliziert und so einfach ist das dann nicht, wenn man die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr anschaut, die tatsächlich teuer sind. Und die Angaben in den Zeitungen, die Sie alle gelesen haben – bei der Stadt Zürich rund 70 Millionen Franken Einmalinvestitionskosten und 20 Millionen im Jahr, etwas weniger bei der Stadt Winterthur –, diese Kosten sind seriös und sie stammen von den Städten selber. Und ja, da wäre auch noch die Verfassung des Kantons Zürich mit dem Antistau-Artikel, auch den gilt es zu berücksichtigen. Ich weiss natürlich schon, dass die Einführung von Tempo 30 zunehmend als rasch umsetzbare und auch effektive Massnahme zur Lärmreduktion an der Quelle geprüft und auch in den Städten umgesetzt wird. Ich möchte auch hier deutlich erwähnen, dass ich dies nicht grundsätzlich ablehne, denn ich sehe die negativen Auswirkungen auch und ich kenne selbstverständlich auch die Rechtsprechung des Bundesgerichts. Nur, mit einer pauschalen Forderung, dass Sie alles über einen Leisten schlagen, mit einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30, dem kann ich tatsächlich nichts abgewinnen. Ich muss Ihnen sagen: Bei jeder Tempo-Reduktion, insbesondere, wenn sie auf einer Hauptachse ist, wo wir Buslinien oder Tramlinien haben, muss doch geprüft werden, was sie für den öffentlichen Verkehr bedeutet. Und sehr oft bedeutet sie halt eine schwerwiegende Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs. Es muss aus meiner Sicht auch jedes Mal geprüft werden, ob denn nicht andere Massnahmen zielführender wären, zum Beispiel lärmarme Beläge. Und es muss auch geprüft werden, wo dann dieser Verkehr hingeht. Wir wollen doch nicht, dass dieser Verkehr sich dann in die Quartiere ergiesst. Und es geht auch nicht einfach ums Geld. Selbstverständlich ist es viel Geld, über das die Städte diskutieren, aber das Geld ist es nicht allein. Es geht auch um die Qualität des öffentlichen Verkehrs. Wir haben in den letzten Jahrzehnten so viel investiert und wollen doch diese Qualität des öffentlichen Verkehrs weiter behalten.

In diesem Sinne plädiere ich für ein Miteinander, für ein Nebeneinander und für ein Hinschauen. Vielen herzlichen Dank für die Kenntnisnahme des Strassenbauprogramms.

Ratspräsident Benno Scherrer: Das Wort 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 2022 bis 2024 zur Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.