

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 einem 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 Autobahnezubringer 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 beeinträchtigten 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 langersehten 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 Bundesvorgaben und auch mittels Massnahmen an der Quelle, sprich mittels Temporeduktionen und lärmärmer 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 Fondschulden 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 Lärmsanierungsprogramm 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 Volks-

wirtschaftsdirektion 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 Gemeindegpräsidentin von Bassersdorf. Somit können Sie erahnen, was mich beschäftigt, Stefan Weber aus unserer Fraktion 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 wol-

len. 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 Klotenerstrasse 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 beigemessen 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/Glatttal. Das Raumordnungskonzept des Kantons spricht von vier Stadtlandschaften: Zürich, Limmattal, Glatttal 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 Auto-Poser 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 bescheuerten 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 niemals 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 geüffnet 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 Inkonsequenz 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 berichtet 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, Büllach) 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.