

## **2. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2020-2022**

Antrag des Regierungsrates vom 25. September 2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau

Vorlage 5576

*Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Zum ersten Mal in dieser Legislatur behandeln wir das Bauprogramm Staatsstrassen, erlauben Sie mir daher einige Vorbemerkungen:

Gemäss Paragraph 8 Absatz 1 des Strassengesetzes erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat jährlich einen Bericht über die Bautätigkeit auf den Zürcher Staatsstrassen. Die Ein- und Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (*KEF*) für die Planjahre 2020 bis 2022 eingestellt. In Bezug auf die Nationalstrassen berücksichtigt der Bericht lediglich die für den Kanton finanzrelevanten Bauvorhaben. Diese nehmen in den nächsten Jahren aber stetig ab. Den Mitgliedern dieses Rates fällt die Aufgabe zu, den Bericht zu würdigen und auf bauliche oder verkehrstechnische Herausforderungen hinzuweisen. Wie jedes Jahr nimmt die Volkswirtschaftsdirektion Lob, Tadel oder auch gerne konstruktive Anregungen aus dem Rat entgegen. Nach eingehender Debatte steht es Ihnen natürlich frei, den vorliegenden Bericht ablehnend oder zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat das Geschäft an zwei Sitzungen behandelt, Fragen gestellt und weitere Informationen eingefordert. Die Verwaltung ist ihrer Informationspflicht trotz des knappen Zeitbudgets dennoch nachgekommen und hat die zahlreichen eingegangenen Fragen eingehend und ausführlich beantwortet. Hierfür gebührt ihr unser Dank. Dennoch war die uns zur Verfügung gestellte Zeit für eine seriöse Behandlung dieses Geschäftes äusserst knapp bemessen, da uns der Bericht erst am Vorabend der ersten Sitzung zugestellt wurde. Auch blieb uns während den zwei Sitzungen wenig Zeit für vertiefte Rückfragen. Wir haben die Volkswirtschaftsdirektion daher gebeten, uns den Bericht künftig nach Möglichkeit jeweils bereits vor den Herbstferien zukommen zu lassen.

Die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh*) hat in der Kommission darauf hingewiesen, dass der Titel «Bauprogramm Staatsstrassen» zu kurz greife und den tatsächlichen Inhalt der Vorlage nicht wirklich widerspiegle. Das Programm enthalte nicht nur Strassenprojekte, sondern auch zahlreiche Massnahmen für Fuss- und Velowege und auch Investitionen für den öffentlichen Verkehr. Im Fokus stehen auch Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung, der Automatisierung und der Dekarbonisierung. Beim vorliegenden Bericht handelt es sich daher vielmehr um ein Investitionsprogramm für die gesamte Mobilität im Kanton Zürich, das sich eng am kantonalen Gesamtverkehrskonzept orientiert.

In seinen Legislaturzielen 2019 bis 2023 hat sich der Regierungsrat das Ziel gesetzt, die steigende Nachfrage nach Mobilität zu bewältigen, um mit dem Bevöl-

kerungswachstum Schritt halten zu können. Konkret sollen Schiene und Strasseninfrastrukturen weiter ausgebaut werden, aber es sollen auch Alternativen dank neuen Technologien gefördert werden. Wie diese konkret aussehen, liegt noch etwas im Nebel.

Als erste Massnahme hat die Volkswirtschaftsdirektion die Plattform «Dialog Mobilität der Zukunft» ins Leben gerufen. Diese soll in erster Linie als fachliche Austauschplattform dienen, in der im Dialog mit Forschung, Wirtschaft und noch zu definierenden Stakeholdern die Grenzen der Mobilität ausgelotet und Schlussfolgerungen für künftige Massnahmen und Investitionen gefunden werden sollen. Doch nun zurück zum eigentlichen Bauprogramm der Staatsstrassen: Nur mit einem umfassenden Ansatz, der alle Mobilitätsformen berücksichtigt, kann das im kantonalen Richtplan enthaltene Ziel, Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen, erreicht werden. Für den Zeitraum 2020 bis 2022 rechnet der Regierungsrat mit jährlichen Nettoinvestitionen zwischen 94 und 119 Millionen Franken, was in etwa den Ausgaben der letzten Jahre entspricht. Der Kanton investiert nicht nur in den Werterhalt und die Leistungsfähigkeit seiner Verkehrsinfrastruktur, er investiert auch direkt einen Beitrag für einen prosperierenden Kanton Zürich. Finanziert werden die Massnahmen über den Strassenfonds, der wiederum hauptsächlich von den Automobilistinnen und Automobilisten gespiesen wird. Wichtig ist hier der Hinweis, dass über den Fonds nicht nur Strassen für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) finanziert werden, sondern auch Fuss-, Velo- und teilweise auch ÖV-Infrastrukturen, wie zum Beispiel zusätzliche Busspuren. Der Strassenfonds ist mit rund 1,4 Milliarden Franken zurzeit gut gefüllt, dies weckt verständlicherweise zahlreiche Begehrlichkeiten. Dennoch muss explizit darauf hingewiesen werden, dass kantonale Strasseninfrastrukturen im Wert von 1,9 Milliarden Franken noch nicht abgeschrieben wurden, und den Strassenfonds künftig noch belasten werden. Netto ist der Strassenfonds somit mit rund 5 Millionen Franken verschuldet. Es wurde uns mitgeteilt, dass sich die jährlichen Investitionen im gewohnten Umfang aufrechterhalten liessen, sofern die Einnahmen nicht gekürzt werden und keine zusätzlichen Aufgaben aus dem Strassenfonds finanziert werden müssen.

Ich möchte hier lediglich auf einige Strassenbauprojekte eingehen, die unseren Rat in der letzten Legislatur beschäftigt haben:

Bülach, Ausbau der Schaffhauserstrasse im Hardwald. Die Projektierung des Bauprojektes wurde im Mai 2019 abgeschlossen. Der Umweltverträglichkeitsbericht liegt derzeit den Fachstellen der Baudirektion zur Stellungnahme vor. Die öffentliche Planaufgabe wird in den nächsten Wochen eingeleitet. Sofern es keine Einsprachen gibt, kann 2021 mit dem Bau begonnen werden.

Umfahrung Eglisau: Nach den positiven Erfahrungen mit der Umfahrung Grünigen mit dem Projekt von Calatrava (*Santiago Calatrava, spanisch-schweizerischer Architekt*) wurde auch für die Umfahrung Eglisau ein Wettbewerbsverfahren lanciert. Das Ergebnis wird voraussichtlich Ende dieses Jahres vorliegen. Im Moment verfolgt die Volkswirtschaftsdirektion zwei Varianten. Wie Sie wissen,

liegt das Projekt in einem Gebiet mit verschiedenen Schutzinteressen. Unter anderem stehen die beiden Brücken unter Schutz, was das Vorhaben bekanntlich weiter verzögern wird.

Ausbau Strassennetz im Limmattal: Die Arbeiten beziehungsweise Planungen kommen gut voran, der Ausbau der Überlandstrasse in Dietikon wird voraussichtlich Ende 2020 abgeschlossen sein. In Schlieren beginnt zum selben Zeitpunkt der Ausbau der Engstringer Kreuzung. Bei der Finanzierung zeichnet sich jedoch ein Engpass ab, es ist mit einem Zusatzkredit zu rechnen.

Ich kann aus Zeitgründen nicht auf alle Strassenbauprojekte, die uns vorgestellt wurden, eingehen. Noch kurz zu zweien:

Wetzikon, Westtangente: Der Abschnitt zwischen der Zürcher- und der Usterstrasse wird nach dem positiven Entscheid des Bundesgerichts umgebaut und sollte 2022 in Betrieb sein. Für den Abschnitt Motoren- und der Usterstrasse wird nach dem positiven Entscheid des Bundesgerichts umgebaut und sollte 2022 in Betrieb sein. Für den Abschnitt Motoren- und Kastellstrasse wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet, um einen siedlungsverträglichen Verkehrsablauf sicherzustellen.

Und zu guter Letzt Rosengartentram und Rosengartentunnel in Zürich: Das Spezialgesetz und der damit verbundene Rahmenkredit wurden diesen Frühling durch den Kantonsrat erlassen. Im Anschluss wurde das Referendum gegen das Bauvorhaben in der Stadt Zürich ergriffen. Am 9. Februar 2020 kommt es zu einer Volksabstimmung, wir können alle gespannt sein.

Neben den Projekten auf unserem Strassennetz begleitet das Amt für Verkehr verschiedene Nationalstrassenbauprojekte des Bundes, die seit einigen Jahren in der Kompetenz des ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) liegen, daher werde ich hier nicht explizit darauf eingehen. Kurz gesagt, sind die meisten Projekte unterdessen in der Realisierung oder weit fortgeschritten. Den Strassenbauprojekten wurde während der Behandlung in der Kommission viel Platz eingeräumt. Es wurde jedoch moniert, dass im vorliegenden Bericht lediglich eine Seite dem Thema Fuss- und -Radverkehrsanlagen gewidmet wurde. Wenn der Regierungsrat mehr Wert auf eine Gesamtbetrachtung legt, sollte er im Hinblick auf das Investitionsprogramm für die gesamte Mobilität künftig den anderen Bereichen mehr Platz einräumen. Der unter Ziffer C erwähnte Bi-Modalsplit ist in Zeiten der Multimobilität nicht mehr aktuell. Gewünscht wurde ein künftiger Modalsplit für den MIV, den ÖV, aber auch das Velo. Die Daten werden gegenwärtig mit Befragungen erhoben, sogenannten Mikrozensen, wo das Verkehrsverhalten der Bevölkerung erörtert wird. Diese Erhebungen sind aufwendig und werden regelmässig auch durch den Bund durchgeführt. Eine elektronische Messung ist aus Datenschutzgründen gegenwärtig jedoch nicht opportun, in Klammern: Totalüberwachung. Der Tri-Modalsplit MIV, ÖV, Velo soll jedoch in die künftigen Berichte einfließen.

Abschliessend ist zu erwähnen, dass die Lärmsanierung eine vom Gesetz verlangte Daueraufgabe ist. Der Bund hat zur Verringerung der Lärmbelastung die folgenden Stossrichtungen vorgegeben: die Bekämpfung des Lärms an der Quelle, Förderung von Ruhe- und Erholungsräumen in der Siedlungsentwicklung,

Monitoring der Lärmbelastung und gezielte Informationen der Bevölkerung. Trotz erheblicher Anstrengungen sind ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur weiterhin 200'000 Personen von Lärmimmissionen über den zulässigen Grenzwerten betroffen. Die Senkung der Lärmbelastung hat höchste Priorität und soll sich zunehmend auf drei Massnahmen konzentrieren: Temporeduktion, lärmarme Beläge und lärmarme Reifen. Zu den lärmarmen Reifen muss ich jedoch erwähnen, dass dem Kanton ausser einer Informationskampagne nicht viel Handlungsspielraum zur Verfügung steht, weil dies auf Bundesebene geregelt wird.

Ich wäre nun am Ende meiner Ausführungen. Ich danke der Verwaltung für die gute Zusammenarbeit und bin gespannt zu hören, welche Teilaspekte in der folgenden Debatte beleuchtet werden.

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

*Hans Egli (EDU, Steinmaur):* Als Sprecher der SVP/EDU-Fraktion berichte ich Ihnen aus unserer Warte über das Bauprogramm Staatsstrassen oder, wie es die Volkswirtschaftsdirektorin so schön sagt, über das Investitionsprogramm für Mobilität, das gemäss unserer Einschätzung mehr Schein als Sein ist.

Wie kommen wir zu dieser ketzerischen Aussage? Die jährlichen Abgaben, die der MIV in die Staatskasse bezahlt – dazu zählen Mineralölsteuer, Vignette, LSVA-Abgaben (*Schwerverkehrsabgabe*) und Verkehrsabgaben –, beträgt 446 Millionen Franken. 446 Millionen Franken bezahlen das Rückgrat unserer Wirtschaft, damit Sie weiterhin auf den Strassen verkehren und arbeiten dürfen und unsere Lebensmittel zum Detailhändler oder zum Grossverteiler oder in den Läden geliefert werden oder damit unsere Baustellen bedient werden, und so weiter; immer auch im Wissen, dass die subventionierte SBB Cargo jedes Jahr nochmals einige der noch übriggebliebenen Verladepunkte schliesst, wie zum Beispiel der Anschluss Mühle Steinmaur, mit der Konsequenz, dass jährlich einige tausend Lastwagenfahrten zusätzlich nötig sind.

Beim Bauprogramm Staatsstrassen sprechen wir über ein Volumen von 94 Millionen Franken. Davon werden die Infrastruktur und das Verkehrsmanagement für die Strassen bezahlt, und das sind sage und schreibe 61 Millionen Franken oder zwei Drittel des Strassenbauprogramms. Der restliche Drittel fliesst in Fussgängeranlagen, Uferwege, Radverkehrsanlagen und Lärmschutz. Beim Lärmschutz ist anzumerken – wir haben es bereits gehört –, dass bei neuen Fahrzeugen nicht mehr die Motoren die Hauptlärmquelle sind, sondern die Pneus. Und hier, denke ich, hat der Kanton Zürich auch eine Pflicht, dass er sich einbringt, um hier gesetzgeberisch tätig zu werden, um die Lärmemission der Pneus zu senken. Wir denken, hier ist das Potenzial vorhanden, hier ist die Pflicht der Volkswirtschaftsdirektion gegeben. Zusätzlich haben wir die Möglichkeit, wie zum Beispiel von Kantonsrat Robert Brunner in einem Projekt gefordert, lärmärmere Beläge einzubauen. Sie sehen, die Herausforderungen im Mobilitäts-Investitionsprogramm verlagern sich weg von der Lärmbekämpfung zum – nach wie vor – Ausbau der Infrastruktur.

Selbstverständlich ist es richtig, dass auch in Infrastrukturen wie Fussgängeranlagen, Uferweganlagen, Radwege und Lärmschutz investiert wird, doch sei hier die Anmerkung erlaubt: Eigentlich sollten diese Investitionen nicht vom MIV als Milchkuh der Nation bezahlt werden, sondern das wäre eine Staatsaufgabe, ergo müsste es die Staatskasse bezahlen. Die Volkswirtschaftsdirektorin hat öffentlich die Behebung der Stausituation immer wieder thematisiert. Mit dem uns vorliegenden Bauprogramm fragen wir uns ernsthaft, wie das geschehen soll, wenn wir bedenken, dass die Nettoverschuldung im Strassenfonds sage und schreibe 500 Millionen Franken beträgt. Hinzu kommt dann noch der kurzsichtige Schluss der Ratslinken, dass neu 90 Millionen Franken ebenfalls aus diesem Strassenfonds an die Gemeinden verteilt werden sollen, zufälligerweise genau der Betrag, der im Bauprogramm vorgesehen ist. Hier zeigt sich aus Sicht der SVP/EDU-Fraktion auch die Absicht der ratslinken Seite. Sie will, dass der Strassenfonds, dass das Bauprogramm Staatsstrassen reduziert oder sogar eingestampft wird. Und wie passiert das? Indem man dem Strassenfonds, dem Bauprogramm Staatsstrassen die Mittel entzieht und somit den Strassenfonds, das Strassenbauprogramm ausbluten lässt. Dazu passt die Information, dass verschiedene Planungsbüros die Einführung von 30er-Zonen auf Staatsstrassen und auf Strassen von überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet des Kantons Zürich prüfen. Hier stellt sich dann tatsächlich die Frage, ob dies für den Verkehr, für die Verflüssigung des Verkehrs zielführend ist. Fazit: Das Bauprogramm Staatsstrassen ist aus Sicht der SVP/EDU-Fraktion gefährdet. Wir machen uns tatsächlich Sorgen, ob wir in Zukunft noch genügend Mittel haben, um unser Strassennetz zu unterhalten.

Seien Sie sich hier drin im Ratssaal bewusst: Der Strassenfonds ist gefährdet. Die Verschuldung des Strassenfonds nimmt jährlich zu, und das auch im Hinblick auf die zukünftige E-Mobilität, auch im Hinblick auf autonomes Fahren, das unser Mobilitätsverhalten wesentlich verändern wird, das unser Mobilitätsbedürfnis ebenfalls massiv verändern wird. Wir erwarten von der Regierung, dass auch zukünftig das Bauprogramm Staatsstrassen den künftigen Entwicklungen, den zukünftigen Bedürfnissen gerecht wird und dass dem MIV der Stellenwert gegeben wird, den er verdient hat. Denn der MIV ist – ich habe es bereits eingangs gesagt – der Motor unserer Wirtschaft. Und diesen Motor wollen wir nicht abwürgen. Danke vielmals.

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

Erstens: Der im Bericht erwähnte verbesserte Verkehrsfluss, den der Regierungsrat mit überdimensionierten Strassenbauprojekten, wie dem Rosengartentunnel, erreichen möchte, zeugt von einem überholten Verständnis für das komplexe Gesamtverkehrssystem. 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.

Zweitens: 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 lärmarmen Strassenbelägen. Denn trotz den erfolgten Erstsanierungen sind ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur – wir haben es bereits vom Präsidenten gehört – 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen bewirken.

Drittens: Die ewige Verzögerungstaktik bei den Seeuferwegen wird leider kontinuierlich weitergeführt. Dass nun bereits mehrere Jahre mit dem vorgeschobenen Vorwand der ungeklärten Enteignungssituation die eigentlich fälligen Investitionen verweigert wurden und die aktuelle Verzögerungsstrategie darin besteht, überteuerte Wegvarianten zu planen, weil damit sichergestellt werden kann, dass bestimmt nur wenige Gemeinden den nötigen 20-Prozent-Beitrag bewilligen werden, ist für eine zügige Umsetzung der Uferweg-Projekte hinderlich. Wir fordern eine Beendigung dieser 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 Fussverkehrsnetzes 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 ebendiese 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.

Fünftens: Wir haben es ebenfalls bereits gehört, der unter Ziffer C bei der gesamtverkehrlichen Würdigung erwähnte Bi-Modalsplit wurde in den vergangenen Jahren bereits mehrfach anlässlich der Behandlung des Strassenbauprogramms und aktuell auch in verschiedenen parlamentarischen Vorstössen kritisiert. Unsere anschliessende Nachfrage förderte zutage, dass sich der eigentliche Modalsplit wie folgt darstellt: Auf den MIV entfallen 61 Prozent, den ÖV 24 Prozent und das Velo gerade mal 15 Prozent. Aber auch diese Werte sollten mit Vorbehalt betrachtet werden, da sie sich auf die Anzahl der zurückgelegten Wege bezieht und nicht auf die sonst übliche Bewertung mittels Personenkilometern. Wir fordern einmal mehr für die Zukunft eine vollständige Modalsplit-Darstellung über alle Verkehrsbereiche und entsprechend auch die angebrachte Würdigung des Fuss- und Veloverkehrs.

Abschliessend möchte ich noch auf die Verkehrssicherheit der zu Fuss Gehenden in unserem Kanton hinweisen, da diese vielerorts immer noch stark verbessere-

rungswürdig ist. Denn auch im vergangenen Jahr wurden auf Kantonsstrassen diverse Fussgängerstreifen ohne Not entfernt, mit der Begründung, sie entsprächen nicht mehr der aktuellen Norm. Direktbetroffene sind hier gerade die schwächsten Verkehrsteilnehmer, also ältere Menschen und Kinder. Auch hier fordern wir deshalb stärkeres Engagement der involvierten Stellen und einen sofortigen Verzicht auf die weitere Entfernung 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.

*Christian Müller (FDP, Steinmaur):* Eine moderne und gut funktionierende Infrastruktur ist für den Wirtschaftsstandort Zürich von grosser Bedeutung. Heute haben wir die Situation, dass in vielen Regionen des Kantons die Infrastruktur der Nachfrage nicht genügt. In Kürze steht die Eröffnung des neugestalteten Abschnitts der Hochleistungsstrasse von Affoltern bis zum Brüttisellerkreuz mit durchgehend sechs Spuren an. Ob die Kapazität den Anforderungen gerecht wird, wird sich noch zeigen müssen. Dies kann wohl erst beurteilt werden, wenn die Einhausung Schwamendingen und die dritte Gubriströhre fertiggestellt sind. Für die Verkehrssituation in der Stadt Zürich ist es insbesondere sehr wichtig, dass der Nordring eine flüssige Verkehrsaufnahme ermöglicht, damit der Rückstau in die Stadt nicht stattfindet. Dies ist heute nicht gewährleistet.

Die Volkswirtschaftsdirektion ist bestrebt, den Projekten, die seit Jahren blockiert sind, mit neuer Herangehensweise zum Durchbruch zu verhelfen, so etwa mit dem Projekt «Rosengarten», welches im Februar 2020 hoffentlich von der Bevölkerung gutgeheissen wird, wie auch mit dem Projekt «Umfahrung Grüningen». Für Eglisau soll mit einem ähnlichen Verfahren wie in Grüningen ebenfalls eine Lösung gefunden werden, die den vielfältigen Ansprüchen gerecht werden kann. Der Ausbau Hardwald, welcher unter optimalen Voraussetzungen im Jahr 2021 beginnen kann, ist nur der erste Schritt, um das Nadelöhr zwischen Rafzerfeld und Zürich zu beseitigen. Dass für die Strassenverlegung im Neeracherried ebenfalls dringend eine Lösung gefunden werden muss, ist nicht nur aus Gründen des Moorschutzes angezeigt, sondern auch aufgrund der zahlreichen Unfälle gerade in jüngster Zeit. Es ist zu hoffen, dass alle Beteiligten hier zu einer raschen Lösung Hand bieten.

Dass im Bauprogramm in Zukunft wieder höhere Beträge für die Staatsstrassen vorgesehen sind, ist zu begrüßen. Hoffentlich können die geplanten Vorhaben auch zeitgerecht umgesetzt werden. Allerdings sind die geplanten Vorhaben grösstenteils Sanierungen und Steuerungsmassnahmen, Kapazitätserweiterungen sind stark in der Unterzahl. Etliche Gemeinden haben das Bedürfnis nach einer Entlastung ihrer Zentren durch Umfahrungsstrassen. Auf der anderen Seite gibt es rund um die Entwicklungszentren, in denen in Zukunft das Wachstum des Kantons stattfinden soll, weiteren Durchgangsverkehr. Dies stellt eine grosse Herausforderung dar. Den Gemeinden wäre auf jeden Fall mehr geholfen, wenn sie ihre

Bevölkerung vom Verkehr entlasten könnten, als wenn sie Geld aus dem Strassenfonds für den Unterhalt der Gemeindestrassen bekommen, wie von der PI Brunner (*KR-Nr. 321/2013*) vorgesehen. Leider wird die neue Mehrheit im Kantonsrat aber gleich (*beim übernächsten Traktandum*) genau dies beschliessen und dem Strassenfonds damit wichtige Mittel entziehen. Diese fehlen dann für die Aufgaben, die wirklich wichtig wären. Aber genau dies ist ja auch das Hauptziel jener PI. Damit wird die Bevölkerung an vielen Orten weiterhin auf eine Beruhigung der Dorfkerne warten müssen. Ein kleiner Lichtblick dürfte dort wenigstens sein, dass in Zukunft vermehrt auf geräuschreduzierende Beläge gesetzt wird und so auf der Lärmseite eine gewisse Entlastung erfolgt.

Als Präsident des Autogewerbeverbandes kann ich Ihnen versichern, dass wir die Förderung von geräuscharmen Reifen auch von unserer Seite unterstützen. Auch für Reifen gibt es heute eine Umweltetikette, auf dieser ist das Geräuschverhalten aufgeführt. Ein Eingriff des Gesetzgebers, wie von Kollege Hans Egli gefordert, ist jedoch nicht angezeigt. Dies wäre auch schwierig, da in einer globalisierten Welt auch der Reifeneinkauf grenzüberschreitend getätigt werden kann. Deshalb wäre zum Beispiel eine Verteuerung von Reifen, die nicht den schweizerischen Anforderungen entsprechen, nicht zielführend.

«Mehr Strassen gleich mehr Verkehr» ist falsch. Auf dies muss ich Jonas Erni wohl jedes Jahr erneut aufmerksam machen. Es ist naiv zu glauben, mit mehr Fahrrädern könne das Verkehrsproblem gelöst werden. Ein Hauptbestandteil des Verkehrs ist der Freizeitverkehr, und dieser findet nun mal nicht vorwiegend mit dem Fahrrad statt. Zudem ist der Verkehr in vielen Regionen gewachsen – ohne zusätzliche Strassen. Dies hat wohl eher mit dem Bevölkerungswachstum zu tun. Wir unterstützen das Vorhaben der Regierung, den Verkehr möglichst wieder zu verflüssigen, und nehmen vom vorliegenden Bericht Kenntnis.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Nachdem ich nun endlich ein Mikrofon gefunden habe, das funktioniert, ist es für mich jetzt ein eher ungewohnter Anblick, den Ratssaal einmal aus dieser Perspektive zu sehen (*der Votant spricht von einem anderen Platz aus, weil sich sein Mikrofon nicht einschalten liess*).

Wir sprechen heute über das Strassenbauprogramm und die Kenntnisnahme. Wenn ich das Strassenbauprogramm anschau und wenn ich jetzt auch die Vordner von FDP und SVP gehört habe, dann atmet dieses Strassenbauprogramm ziemlich genau das, was der ASTRA-Direktor (*Jürg Röthlisberger*) vor einigen Monaten gefordert hat. Er forderte Schneisen in die Städte hinein, damit der Verkehr mit seinen Autos dort die Bevölkerung möglichst gut überfluten kann. Genau solche Gedanken atmet auch das Strassenbauprogramm. Das ist aus meiner Sicht sehr problematisch, denn damit werden wir keine Verkehrsprobleme lösen. Ich wünsche mir daher beispielsweise im Strassenbauprogramm, dass zukünftig auch ganz klar gezeigt wird, welchen Beitrag das Strassenbauprogramm zur Klimaneutralität leistet, die der Bundesrat festgelegt hat. Welchen Beitrag leistet das Strassenbauprogramm zum haushälterischen Umgang mit dem Boden? Welche Leistung kommt aus dem Strassenbauprogramm zur Erreichung der Ziele aus dem Richtplan, die da wären beispielsweise das 80/20-Ziel (*80 Prozent des Wachstums*



*soll im bereits urbanen Gebiet stattfinden*), welches aus der Abstimmung von Verkehr und Siedlung kommt, aber eben auch die Verschiebung des Modalsplits, die angestrebt werden soll, wie auch die Frage, die sich stellt: Wie sieht es finanziell aus, wie sieht es mit den Kosten des Verkehrs aus? Wir haben heute von Hans Egli bereits wieder einmal das Märchen gehört, dass der Strassenverkehr die Milchkuh der Nation sei. Nicht erwähnt hat er die 10 Milliarden Franken der ungedeckten externen Kosten, für die der Verkehr keineswegs aufkommt, sondern die er einfach der Allgemeinheit aufhalsst. Aber was er erwähnt hat, ist, dass der Strassenfonds verschuldet ist. Und was er auch noch erwähnt hat, ist, dass er dagegen ist, dass der Strassenverkehr zukünftig einen Beitrag an die Bezahlung der Kosten leistet, die auf den Gemeindestrassen entstehen. Wie kann man da also zum Schluss kommen, dass es eine Milchkuh ist, wenn man sich alles von der Allgemeinheit subventionieren lässt? Hier könnte beispielsweise das Strassenbauprogramm zukünftig auch klar Auskunft geben, wie das aussehen soll. Und wenn wir das alles anschauen, müssen wir eben auch sagen: Eigentlich ist diese nachfrageorientierte Verkehrspolitik, die Christian Müller vorhin gefordert hat, verfehlt. Damit werden diese Ziele nicht erreicht. Und wenn wir Innovation fordern, dann braucht es manchmal ein bisschen Knappheit. Innovation kann ja auch in Zukunft nicht einfach sein, dass wir unsere Landschaften zubetonieren und diesen ineffizienten, nicht kostendeckenden, teuren Verkehr weiter fördern. Wir brauchen hier mehr Mut, mehr Intelligenz statt mehr Beton und mehr Asphalt. Und auch das, was Christian Müller noch zur Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs gesagt hat, auch das ist ein Ziel des Regierungsrates: Hier würde ich mir wünschen, dass diese Betriebs- und Gestaltungskonzepte ganz klar siedlungsverträglich ausgeführt werden und dass sie vor allem realisiert werden, anstatt sich auf wenige Projekte mit grossem Prestige zu konzentrieren. Also wenn wir beispielsweise im Februar 2020 darüber abstimmen, ob wir für 600 Meter Strassen, die dann siedlungsverträglich gestaltet sind, dann 1,1 Milliarden Franken ausgeben, dann stimmt das meiner Meinung nach definitiv nicht. Wir brauchen hier überall flächendeckend kleine Massnahmen, die vorwärtsgehen, und die Abstimmung des Siedlungsgebietes und des Verkehrs zugunsten der Wohnbevölkerung klar fördert.

In diesem Sinne nehmen wir das Strassenbauprogramm zur Kenntnis.

*David John Galeuchet (Grüne, Bülach)*: Wir haben das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2020 bis 2022 zur Kenntnis genommen. In der Einführung erwähnt die Volkswirtschaftsdirektion auch die Legislaturziele, die sich im Bestreben nach attraktiven und sicheren Strassen und insbesondere Velo- und Fusswegen zeigen, wie auch in der Forderung, die Siedlungsverträglichkeit der Staatsstrassen in den Ortszentren zu verbessern, mit dem Fokus auf Geschwindigkeit, Trennwirkung, Sicherheit, Velo- und Fussverkehr sowie Aufenthaltsqualität. Leider können wir in den kommenden Abschnitten nur wenig dazu finden. Der Fokus des Bauprogramms liegt leider nach wie vor auf dem Ausbau der Infrastruktur für

den Individualverkehr; dies ungeachtet der globalen Herausforderungen. Der Regierungsrat erachtet den Klimawandel als eine der grössten Herausforderungen, was sich aber in keiner Weise in seinen Handlungen zeigt.

Die Anzahl Zeichen eines Textes weisen sicherlich nicht grundsätzlich auf dessen Qualität hin, doch ist es immerhin ein Indikator, wie stark sich der Verfasser mit dem Thema auseinandergesetzt hat. Im Bauprogramm 2015 wurden im Abschnitt «Fuss- und Radverkehrsanlagen» 1667 Zeichen dem Radverkehr gewidmet, 2016 waren es 1215 Zeichen, 2017 und 2018 je 850 Zeichen. Dass es sich 2018 gegenüber 2017 um ein vollständiges Plagiat handelte, wurde letztes Jahr im Rat ja schon angemerkt. Und die Folge für den nun vorliegenden Bericht? Null Zeichen für den Radverkehr. Damit zeigt uns die Volkswirtschaftsdirektion, wie stark ihr das Velo am Herzen liegt, wie wichtig es in der Planung genommen wird. Ohne als Anhängsel von Strassensanierungen oder Neuerstellungen von Strassen werden die Veloinfrastruktur und der Fussverkehr im Kanton Zürich nicht gedacht. Auch der Modalsplit wird ohne Velo- und Fussverkehr aufgeführt. Dass doch 15 Prozent der Wege mit dem Velo gemacht werden, wird dabei unterschlagen. Deshalb soll das Velo in den Modalsplit aufgenommen werden. Für den Fussverkehr ist die Datengrundlage heute leider noch zu schwach, als dass eine Aussage gemacht werden kann.

Grosse Diskrepanzen tun sich da zwischen den Legislaturzielen und dem Handeln des Regierungsrates auf, welches in den kommenden Jahren zugunsten einer klimaverträglichen Mobilität neu ausgerichtet werden muss. Sehr geehrte Frau Volkswirtschaftsdirektorin, für den kommenden Bericht wünschen wir uns einen deutlich verstärkten Fokus auf die Langsamverkehrsinfrastruktur, und zwar nicht nur im Bericht, sondern auch in der Planung.

Kurz noch zu einem regionalen Projekt: Die Verbesserung des Verkehrsflusses durch die Gemeinde Eglisau durch ein Betriebskonzept ist zu begrüßen. Es ist zu hoffen, dass durch die Massnahmen, wie Lichtsignalanlagen und Fussgängerübergänge, die Siedlungsqualität gesteigert werden kann, da durch den Ausbau des Hardwalds auf eine vierspurige Strasse das heutige Problem sicherlich noch verstärkt wird. Das Ergebnis des Projektwettbewerbs der Brückenvariante der Umfahrung Eglisau, das noch dieses Jahr zu erwarten ist, werden wir kritisch prüfen.

*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon):* Schon wieder ist ein Jahr um und ein politisch ereignisreiches Jahr 2019 neigt sich langsam dem Ende zu. Zeit, das jährlich wiederkehrende Bauprogramm der Staatsstrassen für die nächsten drei Jahre auch im Kantonsrat zur Kenntnis zu nehmen, ein Geschäft, welches nicht unbedingt von einer unglaublichen Dynamik geprägt ist. Wohl mit den meisten Projekten konnten wir uns bereits im letzten, vorletzten oder in noch früheren Jahren auseinandersetzen. Dies zeigt, wie wahnsinnig schwierig es inzwischen geworden ist, nicht nur zu planen, sondern Projekte tatsächlich auch zu realisieren. Die Bevölkerung in unserem Kanton wächst, Technologien und Bedürfnisse verändern sich. Parallel dazu werden jedoch die Planungsprozesse komplizierter und störungsanfälliger; kaum ein Projekt, welches nicht durch neue Auflagen, Rekurse oder anderweitige Erschwernisse verzögert oder blockiert wird. Erfreulicherweise gibt es

trotzdem einige Lichtblicke: Die Inbetriebnahme aller Gubriströhren im Jahr 2025 ist immer noch realistisch, die Einhausung Schwamendingen schreitet weiter voran.

Die leidige Geschichte rund um die Oberlandautobahn wird uns wohl noch lange weiter beschäftigen. Ein bald jahrzehntelanger Stillstand ferner auch beim Autobahnzubringer Ottenbach/Obfelden, neustes Kapitel dieser unendlichen Geschichte ist der vom Regierungsrat beantragte Nachtragskredit in der Höhe von rund 15 Millionen Franken. Die Volksabstimmung, bei der 62,6 Prozent der Zürcher Stimmberechtigten Ja sagten, ist inzwischen schon fast wieder sieben Jahre alt. Ähnlich lange beziehungsweise noch länger ringen der Kanton und die Stadt auch für eine Lösung beim Rosengarten. Nachdem nach Jahrzehnten des rasanten Stillstands mit dem Rosengartentram und dem Rosengartentunnel nun endlich ein überzeugendes Strassen- und ÖV-Projekt vorliegt, geht es hier langsam vorwärts. Damit die täglich rund 56'000 Fahrzeuge dereinst in den Untergrund weichen können und ein neues Tram den Betrieb aufnehmen kann, braucht es am 9. Februar 2020 in der kantonalen Volksabstimmung allerdings ein Ja. Bleibt zu hoffen, dass es auch nach einem Abstimmungssieg der lösungsorientierten Kräfte nicht wiederum viele weitere Jahre benötigt, bis es dann endlich vorwärtsgeht. Rasender Stillstand wäre jedenfalls, wie so oft, keine Lösung. Und ein Aufschub würde das Projekt nicht günstiger machen, wie der Nachtragskredit für den Autobahnzubringer Ottenbach/Obfelden zeigt.

Die CVP-Fraktion nimmt hiermit das Strassenbauprogramm 2020 bis 2022 zur Kenntnis und wird sich weiter dafür einsetzen, dass Projekte auch realisiert werden können. Denn die Verlagerung des Strassenverkehrs auf ein leistungsfähiges übergeordnetes Strassennetz kann vielerorts die Ortszentren massiv vom Durchgangsverkehr entlasten und somit auch die betroffene Bevölkerung. Es lohnt sich also, dass wir weiterhin am Ball bleiben.

*Barbara Günthard Fitze (EVP, Winterthur):* Es sind ein paar wenige Punkte, welche ich beleuchten möchte. Der Regierungsrat hat uns das Bauprogramm Staatsstrassen vorgelegt. Der Stand der Investitionen auf die Vorhaben ist beträchtlich. Zu den Velowegen: Diese sind besser als auch schon geplant, zusammen mit den Strassen, was aus der allgemeinen Planung nur begrenzt und erst auf Nachfragen ersichtlich ist. Einige Veloschnellrouten sind thematisiert, welche in unserem dichtbesiedelten und befahrenen Kanton noch wichtiger sein werden, ist das Velo doch als Mittel der Wahl sehr niederschwellig und, ökologisch unbestritten, sehr sinnvoll. Investitionen lohnen sich da doppelt, da erwarten wir noch mehr von der Regierung.

Dass der Seeuferweg in Wädenswil um weitere zwei Jahre – oder wie lange? – verschoben wird, ist natürlich gar nicht erfreulich. Der Terminplan der Regierung vor einem Jahr sah anders aus, was wir sehr bedauern und bei uns auch eine gewisse Ratslosigkeit hinterlässt. Es muss einfach gesagt werden: Es wird sehr viel Geld neben dem ÖV in die Mobilität investiert, was sicher auch erwähnenswert ist. Worauf aber geschaut werden muss: in welche Mobilität wir da investieren. Die EVP nimmt den Bericht zur Kenntnis.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Dieser Bericht ist einer der jährlich wiederkehrenden Punkte hier im Kantonsrat in der einen oder anderen Form. Zugegeben, er gleicht sich meistens ein bisschen. Das liegt wohl auch daran, dass sich die Projekte nicht so schnell weiterentwickeln und viel Zeit brauchen und daher immer wieder von neuem auftauchen, teilweise auch einzelne Punkte im Kantonsrat. Und leider hat das Strassenbauprogramm auch weiterhin die gleichen alten Zielsetzungen. Schaut man sich die Gesamtrechnung für das Jahr 2018 sowie die projektierten Ausgaben für die nächsten Jahre an, stellt man kaum grössere Veränderungen auf Seite Strassenbau für das Auto fest. Einziges Novum dürften die projektierten Ausgaben für die Uferwege sein, die vom Regierungsrat jedoch widerwillig angegangen werden und wo sich die AL ein schnelleres Vorgehen wünscht. Hier ist die Leistung des Regierungsrates klar ungenügend. Auf der anderen Seite sind für die Jahre 2020 bis 2022 nur noch zwei Millionen Franken für den Lärmschutz eingeplant, und auch der Bau von Rad- und Fussverkehrsanlagen ist gleichbleibend, wir können keinen Fortschritt feststellen. Einzig die Beiträge für den Strassenbau steigen an, wobei ein Teil hiervon auf den äusserst umstrittenen Rosengartentunnel fällt, dessen Bau noch lange nicht feststeht, und bei dem wir zuversichtlich sind, dass er in der Abstimmung noch gekippt wird.

Einen Fortschritt bei den Veloschnellrouten konnten wir leider ebenfalls nicht feststellen. Bis auf ein einzelnes Projekt sieht es diesbezüglich im Strassenbauprogramm nach Stillstand aus.

Die AL nimmt den Bericht über das Bauprogramm Staatsstrassen für die Jahre 2020 bis 2022 zur Kenntnis.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen):* Das Strassenbauprogramm hat verschiedene Mängel – es wurde darauf hingewiesen, ich möchte meinen Fokus auf den Lärmschutz setzen. Im Jahr 2018 wurden 15 Millionen Franken eingestellt, in der Rechnung wurde mit 9 Millionen Franken abgerechnet, hier wurden also 6 Millionen Franken eingespart. Für die Jahre 2019 bis 2021 wurden im letzten Jahr 16 Millionen Franken vorgeschlagen, jetzt sind es noch 10 Millionen. Man hat also hier auch wieder deutlich gekürzt. Warum wird das Budget für die Lärmsanierung derart reduziert? Wenn ich durch die Zürcher Dörfer spaziere, dann habe ich nicht den Eindruck, dass es keine Lärmschutzprobleme mehr gäbe, im Gegenteil: Der Lärmschutz muss auf der Traktandenliste wieder höher gewichtet werden.

Seit 1987 verlangt die Lärmschutzverordnung, dass der Lärm primär an der Quelle zu beseitigen ist. Darüber haben sich der Kanton Zürich und auch viele andere Kantone und Städte hinweggesetzt. Geschwindigkeitsreduktionen aus Lärmschutzgründen wurden gar nicht erst in Erwägung gezogen. Das Bundesgericht hat nun einen Riegel geschoben und in mehreren Urteilen festgehalten, dass Geschwindigkeitsreduktionen aus Lärmschutzgründen nicht nur geprüft, sondern auch umgesetzt werden müssen. Bisher hat der Kanton Zürich seine Praxis noch nicht geändert. Wir fordern daher, dass dies unverzüglich zu geschehen hat. Insbesondere sind auch die Strassen einzubeziehen, wo sogenannte «Erleichterungen», Lärmschutz-Erleichterungen, gewährt wurden.

Geschwindigkeitsreduktionen sind übrigens auch eine Klimaschutz-Massnahme: Mit tieferen Geschwindigkeiten kann der CO<sub>2</sub>-Ausstoss reduziert werden, die Niederlande haben kürzlich Temporeduktionen als Klimaschutzgründen eingeführt. Der Kanton Zürich könnte hier auf seinem Strassennetz auch handeln und dies einführen. Last but not least ist Temporeduktion auch eine Sicherheitsmassnahme. Die Zahl und die Schwere der Unfälle kann mit Tempo 30 deutlich reduziert werden. Reduzierte Unfallzahlen sind auch ein volkswirtschaftlicher Benefit. Wir erwarten, dass die Regierung in diesem Bereich ein höheres Engagement entwickelt.

*Valentin Landmann (SVP, Zürich):* Es gibt einen Aspekt in diesem Bericht, auf den ich speziell hinweisen will: Es ist nur ein Wort im Ingress des Berichts, nämlich, dass es dem Regierungsrat auch darum gehe, Projekte rasch umzusetzen. Dieses «rasch» sollte eine eminente Bedeutung haben. Denn wenn wir ein Bauprojekt vor uns sehen, dann sehen wir den himmlischen Endzustand – gut, je nach Partei betrachten wir ihn als himmlisch oder weniger himmlisch –, aber wir sehen nicht die Jahre der zum Teil entsetzlichen Beeinträchtigung der Bürger und die praktische Erwürgung des Verkehrs auf denjenigen Routen, die umgebaut werden sollen. Ich gebe einige Beispiele, zum Teil aus dem Nationalstrassenbereich, was nicht im kantonalen Bereich liegt, trotzdem: Wenn jemand von euch in letzter Zeit von Winterthur nach Zürich oder von Zürich nach Winterthur gefahren ist, dann hat er einen Amokläufer-Ausbildungsparcours passiert. Was dort passiert mit Baustellen und Einschränkungen, einer enormen Verkehrsbelastung, ist eine gewaltige Einschränkung. Wenn wir uns überlegen, was beim Rosengartentunnel passieren wird, so ist das Problem für mich, dass wir auch hier einen wohl guten Endzustand immer im Auge haben, aber uns beim Rosengartentunnel überhaupt nicht fragen oder sehr wenig fragen: Was passiert in den fünf Jahren, zehn Jahren oder – wer weiss? – vielleicht sogar 20 Jahren Bauzeit, in denen die 56'000 Autos von der Stadt wahrscheinlich durchs Niederdorf geleitet werden? Gut, ich übertreibe ein wenig. Es gibt noch viele weitere Beispiele.

Bauprojekte sind unter möglichst geringer Beeinträchtigung der Lebensqualität der in der Gegend wohnenden und arbeitenden Bürgerinnen und Bürger durchzuführen und sollten auch so durchgeführt werden, dass die bestehenden nicht renovierten und nicht neugebauten Strassen entweder weiter befahren werden können, ohne den Verkehr zu erwürgen, oder eine sinnvolle Ausweichroute gefunden wird, die nicht zu einem totalen Zusammenbruch führt. Das ist schwierig, das ist richtig, aber die Beeinträchtigung durch Baustellen ist zum Teil so massiv und über viele Jahre andauernd, dass es sich lohnt – ob man nun für den Endzustand ist oder nicht –, dass ich das dem Regierungsrat als Anregung geben möchte, dies besonders im Auge zu behalten. Ich danke euch sehr für die Aufmerksamkeit.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach):* Wenn ich da jetzt ein bisschen zugehört habe, vor allem der bürgerlichen Seite dieses Rates, dann hat man den Eindruck, die Verkehrszunahme sei ein Naturgesetz und der Verkehr funktioniere im Kanton Zürich genauso wie eine andere Ware, die wir an einem Kiosk oder irgendwo

nach den Gesetzen von Angebot und Nachfrage kaufen. Doch das ist nicht so. Verkehrszunahme ist kein Naturgesetz, sondern ist auch der Effekt einer gewissen Verkehrspolitik, die in den letzten Jahrzehnten in diesem Kanton dominant gewesen ist. Und es ist nicht unsere Verkehrspolitik.

Ich rede jetzt aber hier noch zu einem anderen Problem, als Vertreter des Bezirks Meilen. Und es tut mir leid, ich muss es halt wieder sagen, ich muss wieder über den Seeuferweg reden, denn es geht halt mit diesem Seeuferweg nicht vorwärts. Und sobald es vorwärtsgeht, werden wir auch weniger darüber sprechen. Wenn man jetzt den Abschnitt zum Seeuferweg im Strassenbericht liest, dann ist vor allem eine Zahl relevant, nämlich die Zahl 2025. Da ist nämlich das Jahr, ab dem das erste neue Stück Seeuferweg realisiert werden soll, das erste neue Stück notabene seit 2016, als der Gegenvorschlag zur Initiative «Zürichsee für alle» in Kraft getreten ist. Es werden also mindestens zehn Jahre vergangen sein, zehn Jahre, die sich die Regierung Zeit gelassen hat, um einen Gegenvorschlag zu einer Volksinitiative nur ansatzweise umzusetzen. Das ist sicher nicht zur Zufriedenheit der damaligen Initianten, und ich bitte die Regierung und insbesondere die Frau Volkswirtschaftsdirektorin, hier – ich sage es etwas salopp – mal einen Gang höher zu schalten. Die Seeuferinitianten sind diesen Sommer nämlich bereits wieder mit Ideen für eine weitere Volksinitiative an die Öffentlichkeit gegangen. Es wäre gut, wenn von der Volkswirtschaftsdirektion beim Zürichseeuferweg bald Resultate kämen, sodass man auch zeigen kann, dass die jetzt bestehenden Instrumente und Mittel für die Umsetzung der Uferwegprojekte genügen, sodass es keine weitere Initiative braucht, sondern dass wir hier auch mit den heutigen Mitteln vorankommen.

Dann möchte ich gern auch noch etwas kurz zum Ausbau des Velonetzes sagen, ebenfalls aus dem Bezirk Meilen, also am rechten Seeufer: In unserem Bezirk laufen zurzeit gerade mehrere Velowegprojekte. Ausgebaut werden aber vor allem Velowege über den Pfannenstiel, einmal zwischen Uetikon und Egg, dann zwischen Herrliberg und Forch und auch zwischen Zollikon und Binz steht ein Projekt an. Das sind wunderschöne Strecken für alle, die gut trainiert sind und sonntags mit dem Rennvelo unterwegs sind. Deshalb sind sie im Velonetzplan auch als Nebenverbindungen eingetragen. Das sind auf dem Pfannenstiel vor allem Strecken, die für Sonntagsfahrer da sind oder eben für die Freizeit. Wir haben aber am rechten Zürichseeufer wirklich auch zahlreiche Schwachstellen auf den Hauptverbindungen unseres Velonetzes. Und bei der eingetragenen Veloschnellroute ist bis jetzt noch überhaupt gar nichts passiert, der Veloschnellroute, die von Zürich bis nach Küsnacht eingetragen ist. Wir bitten also die Regierung, beim Velo im Bezirk Meilen nicht nur an die Sonntagsfahrerinnen und -fahrer zu denken, sondern an diejenigen Velofahrenden, die sich auf der Achse Zürich–Rapperswil bewegen, die auf dieser Achse pendeln und als regelmässige Velofahrer eben auch das andere Verkehrsangebot in unserem Bezirk entlasten, namentlich die hochbelastete Seestrasse – Sie kennen sie alle – und die sehr gut frequentierte S-Bahn, die manchmal auch an die Grenze ihrer Kapazitäten kommt. Nur wenn die Hauptverbindungen des Velonetzes ausgebaut und attraktiv sind,

wird auch die Bedeutung des Velos als Verkehrsträger weiter zunehmen. Ich danke Ihnen.

*Urs Dietschi (Grüne, Lindau):* Die im Bericht erwähnte sogenannte Lückenschliessung der Oberlandautobahn wird eine neue Nord-Süd-Transitachse eröffnen. Wie alle neuen Strassen wird auch diese sogenannte Lückenschliessung vor allem neuen Verkehr generieren, ganz nach dem Motto «Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten»; und das in einer Zeit, in der jedem Normaldenkenden klar ist, dass es in Bezug auf Umwelt und Klima so nicht weitergehen kann, dass andere Konzepte wie Road-Pricing angeschaut und umgesetzt werden müssen, denn leider ist mit Vernunft der Autofahrenden kaum zu rechnen und offenbar auch nicht bei den Befürwortenden. Die Befürwortenden berufen sich frei von jedem Sinn auf mehr als 50 Jahre alte Pläne, bedauern frei von jedem Sinn die Tatsache, dass der Moorschutz vom Bundesgericht höher gewichtet wurde als das ursprüngliche Projekt. Die Auswirkungen der nun mit dem Tunnelbau die Grundwasservorkommen durchschneidenden neuen Linienführung auf die Umwelt sind noch nicht klar. In Ottikon wird ein Anschlusswerk gröberer Ausmasses kommen. Und wegen vermeintlich guter Erreichbarkeit durch den MIV wird auch der Siedlungsdruck in jener Gegend zunehmen. Wie schon gesagt, die Umwelt scheint die Strassenfreaks nicht zu interessieren. Wahrscheinlich ist die letzte sogenannte Lücke im Strassennetz beschlossen, wenn der Kanton flächendeckend zugeteert ist. Dass nun ein Teil der lautstarken Befürworter wegen der neuen Streckenführung in Nöte kommen wird, ist nicht ganz frei von Ironie, müssen sie nun doch dem Volk erklären, warum für gute Wohnlagen der Ausblick auf die Autobahn kommen wird, wohl auch mit entsprechendem Lärm.

Dass der Regierungsrat die Verantwortung dem Bund abtritt, hat in diesem Kanton irgendwie Programm. Nachdem beim Flughafen praktisch der Bund das Sagen hat, wird das nun bei den Strassen fortgesetzt. Der Regierungsrat entzieht sich einmal mehr seiner Verantwortung, um dann allenfalls nicht gefälligen Bundesentscheiden zu lamentieren, wie bei den An- und Abflugvarianten am Flughafen. Generell spielt die Wirtschaftsdirektorin – das Volk, das sie auch vertreten sollte, ist bestenfalls noch in Floskeln vorhanden – im Zürcher Oberland mit den Verkehrsproblemen in den Ortskernen den Landschaftsschutz aus. Die vermeintliche Lösung Westtangente – Wetzikon, Uster-West und Nänikon (*Neue Greifensee-strasse*) – zerschneidet Kulturland, beeinträchtigt Naturschutzgebiete des Kantons. 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.

*Manuel Kampus (Grüne, Schlieren):* Ich beziehe mich auf die Projekte im Limmattal. Das Limmattal ist eine der am stärksten wachsenden Regionen im Kanton. In den nächsten Jahren werden massiv mehr Personen in dieser Region wohnen und arbeiten. Der Verkehr wird zunehmen, und die Projekte im Limmattal wollen diesem Wachstum Rechnung tragen. Das Projekt Limmattal-bahn ist eine gute Sache – mit Schattenseiten. Für den Bau des Depots werden

Fruchtfolgeflächen im Müsli in Dietikon beansprucht. Das Depot hätte aus unserer Sicht auch an einem anderen Standort gebaut werden können, ohne dass Fruchtfolgeflächen benötigt werden, denn jede verbaute Fruchtfolgefläche ist zerstört. Die neue Verkehrsführung der Kantonsstrasse durch Schlieren ist für Schlierener schon zu spüren. Für Fussgänger ist das Zentrum von Schlieren sehr stark aufgewertet worden, auch der neue Stadtplatz. Allerdings hätte er mit mehr Bäumen dem Klima besser Rechnung tragen können. Das Projekt Engstringerkreuzung mit der Unterquerung wird den Autoverkehr noch stärker auf die Bernstrasse verlagern. Ich hoffe nur, dass es für den Veloverkehr und für die Fussgänger auch eine Aufwertung gibt, was ich beim jetzigen Stand bezweifle. Der Bau der dritten Gubriströhre kann vielleicht für eine Zeit den Stau reduzieren. Wenn es im MIV aber kein Umdenken gibt, dann wird es in ein paar Jahren wieder zu Stau kommen. Leider ist es so, dass mehr Kapazitäten auf der Strasse zu mehr Verkehr führen. Auch der Erweiterungsbau beim Baregg hat den Stau nur verlagert. Alles in allem wird die Kapazität auf der Strasse stark ausgebaut.

Die Lösung ist aber nicht immer ein Ausbau der Strasse, es braucht ein Umdenken. Es müssen Fahrgemeinschaften gefördert werden. Es kann doch nicht sein, dass jeder allein in einem Fahrzeug sitzt – in einem Fahrzeug, das meistens über eine Tonne wiegt. Danke.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Wir bekommen jährlich so ein dickes Buch (*Budget- und KEF-Entwurf*). Darin kann man nachlesen. Man kann sich auch über die Vorzeichen unterhalten. Wir haben dann auch noch einen Geschäftsbericht, einen Finanzbericht, in dem auch Zahlen stehen. Auch diese kann man nachlesen. Und ich lese da «Rechnung 2018 im Strassenfonds»: 1'300'000'000 Franken. Budgetiert 2019: 1'400'000'000 Franken. Planjahr 2020 ist nur ein Zuwachs von 40 Millionen Franken geplant, weil hier noch eine Sonderabschreibung dazukommt. Also wenn man sagt, der Strassenfonds sei verschuldet, dann habt ihr ein Problem mit dem Vorzeichen. Da steht nicht «minus», da steht «plus». Also der Strassenfonds ist in keiner Art und Weise verschuldet, im Gegenteil. Die Einnahmen in den Strassenfonds übersteigen den Verbrauch jährlich um 100 Millionen Franken. Und wenn wir – das ist das nächste Geschäft (*KR-Nr. 321b/2013*) – etwas den Gemeinden abgeben, so sind das noch nicht einmal diese 100 Millionen, sondern eben nur die 80 Millionen Franken. Aber damit haben wir dann nur eine ausgeglichene Rechnung. Was Sie ansprechen, ist, was vorfinanziert und noch nicht abgeschrieben ist. Das ist natürlich tatsächlich interessant, in der Rechnung werden da, glaube ich, 1,2 oder 1,3 Milliarden Franken ausgewiesen. Bei einer Abschreibungsdauer von 40 Jahren sind das jährlich 30 Millionen Franken. Das ist nichts, das ist absolut nichts.

Wenn Sie also den Strassenfonds tatsächlich plündern wollen, dann machen Sie eine Lärmberuhigungsmassnahme für etwa 700 Meter Kantonsstrasse – das nennt sich Rosengartentunnel – für eine Milliarde. Diese Lärmberuhigung können Sie in Steinmaur günstiger haben.



*René Isler (SVP, Winterthur):* Es ist schon erstaunlich, was da links-grün-sozialistisch hinübergeworfen wird. Wie wenn mehr Strassen mehr Verkehr gäben. Wissen Sie, wenn Sie etwas für die Umwelt tun wollen, dann müssten wir wirklich auch einmal über die Zuwanderung sprechen (*Heiterkeit*). Das meine ich im Ernst. Der Landverbrauch steht zum Strassenverbrauch im Verhältnis 1 zu 1800, liebe Journalisten, das könnt ihr auch mal aufnehmen. Wenn Sie vom Zupflastern des Kantons Zürich sprechen, dann wissen Sie genau, wie viele Quadratmeter jede Sekunde überbaut werden – durch Liegenschaften und nicht durch Strassen. Wenn Sie also irgendetwas gegen die Zupflasterung unseres Kantons machen wollen, müssen wir irgendwann einmal darüber sprechen, wie wir die Einwanderung ein bisschen dämpfen können. Jährlich ein Zuwachs von der Grösse der Stadt Winterthur, das sind in zehn Jahren 1 Million Menschen. Wollen Sie diese alle einsperren? Wer heute wieder mit dem ÖV unterwegs war, weiss auch: Der ÖV ist völlig aus den Fugen geraten, absolut. Das ist ein Riesenunsinn. In den Städten Winterthur und Zürich wurde im Verhältnis zur Grösse, wie die Städte gewachsen sind, definitiv Verkehrsflächen abgebaut, alles zugunsten des ÖV oder in Winterthur zugunsten von Stadtbus. Also hören Sie auf, mir solche Lügen zu unterbreiten.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht):* Mein Vorredner hat mein Votum gerade schon gehalten, aber ich gehe trotzdem noch auf meinen lieben Kollegen Thomas Forrer, Herrn Doktor Thomas Forrer, von der Universität Zürich ein und möchte ihm doch entgegenhalten, dass die Verkehrszunahme, wie er sagt, kein Naturgesetz ist – da hat er recht –, aber dass die Verkehrszunahme deshalb da ist, weil die Zuwanderung in unser Land so enorm zunimmt, dass wir diese Verkehrszunahme wirklich an einem Punkt haben, wo sie langsam nicht mehr handhabbar ist. Und mit dem Velo können wir halt aus unserer topografisch doch aus etwas anders als Holland bestehenden Schweiz nicht zur Arbeit fahren und zu Fuss geht es auch nicht. Das Nichteintreten auf die Masseneinwanderungsinitiative in Bern seitens auch der Grünen, Thomas Forrer, richtig, das führt dazu, dass wir zu solchen Situationen kommen, wie wir sie jetzt haben. Und es überrascht mich schon etwas, dass mein Kollege Forrer nichts zur Problematik am Balgrist in meinem Bezirk sagt. Am Balgrist haben wir die Forchbahn. Am Balgrist haben wir jetzt dann wieder ein neues Spital, es soll etwa 3000 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs generieren. Ich nehme nicht an, dass Thomas Forrer, wenn ein Kind von ihm, was ich nicht hoffe, ein Problem hat, mit dem Velo in den Balgrist fährt, sondern mit seinem mehr als sieben- oder achtjährigen Auto. Und ich denke, da haben wir wirklich ein Problem. Die Frau Regierungspräsidentin hat dieses Problem mehr oder weniger negiert. Sie macht nichts am Balgrist. Ich habe zwei Vorstösse dazu eingereicht: ein Postulat (*KR-Nr. 157/2011*) aus dem Jahre 2012 und eine Anfrage (*KR-Nr. 127/2018*) aus dem Jahr 2018. Es interessiert sie wenig, es interessiert sie mehr der Rosengartentunnel. Dazu einfach: Dieser Tunnel wird kein einziges Auto mehr befördern. Ja, es soll sogar noch eine Dosierungsanlage mit 56'000 Autos beschränkend eingebaut werden. Sie sehen, wie die Verkehrspolitik in diesem Kanton gemacht wird. Und jetzt mit dieser linken Mehrheit in

diesem Rat wahrscheinlich noch verstärkt nicht so gemacht wird, wie sie ein normaler Pragmatiker angehen würde. Nein, es wird ideologische Politik betrieben, es wird ideologische, sozialistische Politik betrieben, und diese Politik ist nicht zum Guten für die Wirtschaft dieses Kantons, für die Volkswirtschaft, und sie ist nicht zum Guten für die Zukunft. Denn in den nächsten drei Jahren wird – das sehe ich auch so – im ganzen Strassenbau wenig gehen mit diesem Parlament, bis dann die links-grüne Seite die Quittung erhält bei den nächsten Wahlen.

Also, Frau Regierungspräsidentin, ich bitte Sie doch noch kurz darauf einzugehen, wie Sie das Problem am Balgrist lösen wollen. Dieses Problem wird sehr gross sein. Es wird zu einem weiteren Staubalken führen. Die Forchbahn kann jetzt schon die Zunahme des Verkehrs nicht mehr absorbieren, den die Bautätigkeit an dieser Achse bis nach Esslingen hinunter nach sich zieht. Es muss also eine funktionierende Forchstrasse da sein, und diese Forchstrasse wird mit dem Bau des Kinderspitals weiter eingeschränkt werden. Es würde mich freuen, wenn Sie dazu noch Stellung nähmen, Frau Regierungspräsidentin.

*Hans Egli (EDU, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal:* Ich möchte noch vier Präzisierungen respektive Richtigstellungen vornehmen:

Zuerst zu Thomas Wirth, er hat dem MIV vorgeworfen, er bezahle die externen Kosten nicht. Hier möchte ich natürlich schon ins Feld führen: Der MIV bezahlt sehr viel, auch volkswirtschaftlich, über Steuern und so weiter. Und der ÖV bezahlt nicht einmal die eigenen Infrastrukturkosten, geschweige denn die externen Kosten. Von diesem Gesichtspunkt aus muss man sagen: Der MIV ist der Teil der Verkehrsteilnehmer, der einen wesentlichen Teil der externen Kosten übernimmt. Hier gibt es vielleicht noch Handlungsbedarf, aber in geringem Mass, im Gegensatz zum ÖV.

Und zu Thomas Forrer möchte ich nochmals ins Feld führen: Die Aussage «mehr Strassen gleich mehr Verkehr» ist definitiv falsch. Mehr Bevölkerungswachstum gleich mehr Verkehr, das kann man statistisch belegen und das ist Realität.

Und zu Urs Dietschi möchte ich bezüglich Oberlandautobahn und Bundesgerichtsurteil einfach anfügen: Der Kanton Zürich hat die Fachstelle Naturschutz gefragt, wie sie die vorgesehene Linienführung der Oberlandautobahn beurteilt. Die Fachstelle für Naturschutz hat diese Linienführung als realistisch, als durchführbar erachtet. Auf das hat sich der Kanton abgestützt. Und dann möchte ich noch anfügen: Es ist auch möglich, dass man, auch wenn ein Moorschutzgebiet tangiert wird, dieses verschiebt. Es wird ja auch heute praktisch vollzogen, dass neue Moorschutzgebiete angelegt werden, siehe Greifensee. Später werden diese neu angelegten Moorschutzgebiete ins Bundesinventar der Naturschutzobjekte aufgenommen, mit dem Label «sehr hohe Qualität». Es ist also möglich, neue Moorschutzgebiete zu schaffen oder zu verschieben.

Und zu Robert Brunner möchte ich dann schon noch anfügen: Er muss den ganzen KEF lesen, die ganze Seite lesen, nicht nur einen Teil, nicht nur den Fondsbestand von 1,4 Milliarden Franken. Oben steht ganz klar: Mutmassliche Nettoverschuldung 2020 1,92 Milliarden. Das ist die Realität, es sind Nettoschulden vorhanden, 500 Millionen. Und dann möchte ich auch das Beispiel Verkehrsfonds anfügen.

Dort wurde ja genau gleich argumentiert, nämlich: Das Parlament, der Regierungsrat hat ja beschlossen, weniger steuerliche Mittel in den Verkehrsfonds einzubezahlen. Dort hast du von Transit gesprochen, obwohl dort ja keine Nettoschuld vorhanden ist. Hier ist genau der gleiche Mechanismus, hier haben wir aber eine Nettoverschuldung. Der Strassenfonds ist nettoverschuldet. Danke.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal:* Wir haben jetzt einige Inputs von weiteren Rednern gehört und ich möchte hier doch beispielsweise René Isler bitten, seine Zahlen zu aktualisieren. Offensichtlich ist er vor einigen Jahren hängen geblieben, als die Zuwanderung in der Schweiz sehr hoch war. Seither ist sie zurückgegangen. Es wäre also Zeit, dies vielleicht im Votum zu berücksichtigen. Die Zuwanderung ist beileibe nicht mehr so hoch. Und es gibt natürlich auch noch eine andere Möglichkeit, mehr auf die Zuwanderung zu reagieren; auf die Zuwanderung, die zustande kommt, weil die Wirtschaft die Arbeitsplätze besetzen will. Es geht also darum, die Flächen effizienter zu nutzen. Das passiert beispielsweise in den Siedlungsgebieten mit der inneren Verdichtung. Und wenn Sie, Herr Isler, mehr oder weniger sagen, dass Verkehrsflächen verschwänden: Nein, diese Verkehrsflächen verschwinden nicht. Diese Verkehrsflächen werden umgewidmet zu anderen Verkehrsflächen für effizientere Verkehrsträger. Es geht also auch hier um die Verdichtung. Schauen wir nämlich mal die Dichten der unterschiedlichen Verkehrsträger an, dann braucht ein Automobilist, wenn er innerorts mit 50 fährt, etwa 200 Quadratmeter Fläche. Ein Velofahrer – gut, der ist dann nicht mit 50 unterwegs, sondern ein bisschen langsamer – braucht gut 6 Quadratmeter. Ein Fussgänger braucht etwa 1,2 Quadratmeter und ein ÖV-Nutzer ist in derselben Grössenordnung, dies teilweise durchaus auch bei Tempo 50. Also geht es nicht darum, dass man Verkehrsflächen aufgibt, sondern es geht darum, dass man Verkehrsflächen umwidmet auf Verkehrsträger, die wesentlich flächeneffizienter sind als der Automobilist. Hier ist also auch eine Art innerer Verdichtung im Gang, also eine sinnvolle Massnahme für die Zuwanderung und das Wirtschaftswachstum, die stattfinden.

Und zu Hans Egli und seinem ÖV-Vergleich möchte ich auch noch einwenden: Ja, der ÖV ist auch nicht kostendeckend unterwegs. Hier behauptet aber einfach niemand, dass der ÖV eine Milchkuh sei. Der ÖV bezieht Subventionen und der ÖV hat auch noch externe Kosten, die ungedeckt sind. Wenn wir hier aber vergleichen, dann sieht es bei beiden in etwa gleich aus. Beide Verkehrsträger sind also finanziell ähnlich schlecht. Der einzige Unterschied ist: Beim ÖV haben wir grösstenteils Subventionen, und diese weisen wir klar aus. Und beim MIV ignorieren wir diese Kosten einfach. Und wenn du noch die Moore erwähnst: Nein, Moore lassen sich nicht einfach verschieben. Man kann zwar neue Moorflächen anbauen, aber bis es diese Funktion erfüllt, vergehen Jahrzehnte. Zerstört ist es innerhalb von wenigen Minuten. Also wenn wir jetzt zuerst neue Moorflächen anlegen, diese jahrzehntelang aufbauen, bis sie dann dieselbe Qualität haben, dann könnten wir ja allenfalls einmal darüber sprechen. Aber einfach eine Fläche zerstören und dann zu sagen «Ja, das wird dann hier schon einmal», das funktioniert nicht.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal:* Geschätzter Hans-Peter Amrein, es ist rührend, dass Sie in Ihren Voten meine Person wiederholt jetzt in den letzten Monaten ins Zentrum stellen, wenn es Ihnen eigentlich um die Sache geht. Ich möchte Sie einfach bitten: Wenn Sie private Angelegenheiten, res privatae, meiner Person hier im Rat zum Besten geben wollen, dann recherchieren Sie doch bitte richtig und führen Sie Ihre Privatkarteien, die Sie zu Hause wahrscheinlich haben, richtig nach. Nur ein Beispiel: Ich arbeite nicht an der Universität Zürich. Ich bitte Sie da einfach, einmal ein bisschen besser nachzusehen – man kann das auf der Kantonsratsseite machen –, bevor Sie hier irgendwelche Dinge zum Besten geben.

Es wurde jetzt immer wieder gesagt, die Zuwanderung sei die Ursache für unsere Verkehrsprobleme. Man hat manchmal den Eindruck, man dürfe nach dem Wort «Zuwanderung» sein Denken abgeben, es sei alles gelöst, wenn sich mit der Zuwanderung etwas ändere. Kollege Thomas Wirth hat es gesagt, die Zuwanderung ist zurückgegangen. Wenn man aber genau hinschaut und sich verkehrspolitisch interessiert und nicht alles über einen Kamm schert, dann wird man sofort sehen: In den letzten Jahrzehnten haben die Distanzen zugenommen, die zurückgelegt werden. In den letzten Jahrzehnten haben die Längen der Strecken, die jeweils mit ÖV, Auto oder Velo zurückgelegt werden, zugenommen. In letzter Zeit gehen sie wieder ein bisschen zurück. Es hat lange Zeit der Motorisierungsgrad in den Haushalten zugenommen, und das hat alles gar nichts mit der Zuwanderung zu tun, sondern grundsätzlich mit einer Erhöhung der Mobilitätsbedürfnisse, aber auch mit der Zunahme von bestimmten Mobilitätsgewohnheiten, hinter die man durchaus auch von Zeit zu Zeit ein Fragezeichen setzen darf, vor allem eben dann, wenn unsere Strassen an ihre Kapazitätsgrenzen gelangen. Ich bitte Sie also, auch ein bisschen in diese Richtung zu schauen und nicht einfach alles auf die Zuwanderung abzuwälzen oder die Verkehrszunahme einfach als Naturgesetz zu betrachten. Ich danke Ihnen.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal:* Lieber Hans Egli, ich hoffe, zu Hause macht deine Frau die Buchhaltung, sonst kommt's nicht gut (*Heiterkeit*). Das zum Strassenfonds, das du erwähnt hast, habe ich schon gesagt. Ich habe einfach gesagt, über einen Abschreiber von 40 Jahren kostet das den Kanton etwa 30 Millionen Franken, und das ist in dieser Rechnung ein Klacks. Wenn du aber sagst, der Verkehrsfonds sei gut unterwegs: Dort haben wir die gleiche Situation. Nur sind dort noch über 2 Milliarden Franken zu finanzieren. Jetzt weiss ich nicht, Herr Traber (*Markus Traber, Chef des Amtes für Verkehr*) konnte mir vorher den Abschreiber nicht nennen, ich habe nochmals nachgefragt, er müsste irgendwo zwischen 30 und 40 Jahren sein. Aber es ist die genau gleiche Situation. Also mit deiner Argumentation wäre der Verkehrsfonds massiv um Milliarden im Minus. Ist er aber nicht. Es ist ebenfalls ein Fonds im Eigenkapital und ist Teil des Eigenkapitals des Kantons. Und die SVP/EDU-Fraktion, ihr seid ja genau diejenigen, die skeptisch tut zu den Investitionsrechnungen, wie hoch

das Investitionsvolumen sei. Ihr seid da skeptisch, also seid ein gutes Vorbild und spart bei den Strassenprojekten.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal:* Thomas Wirth, der Bezirk Meilen hat 103'000 Einwohner, 60'000 wandern jedes Jahr in dieses Land ein, netto 60'000. Das ist also mehr als die Hälfte des Bezirks Meilen. Jetzt kann man das werten, wie man will, ich sage: Das ist viel, das ist viel zu viel. Wir können uns diese Einwanderung so nicht mehr leisten und wir können sie uns auch nicht mehr leisten, wenn wir das vorher zitierte Wirtschaftswachstum anschauen. Das steht nämlich momentan etwa bei null in diesem Lande, wenn man es inflationsangepasst anschaut. Das BIP (*Bruttoinlandsprodukt*) sollte dieses Jahr nicht inflationsangepasst rund 0,9 Prozent steigen, also nichts von Wirtschaftswachstum mehr, sondern Einwanderung in unsere Sozialwerke, Einwanderung in dieses Land, weil es uns hier besser geht als in den umliegenden Ländern und weil man besser behütet oder gepflegt wird von Vater oder Mutter Staat als in den umliegenden Ländern.

Und Thomas Forrer, ich habe keine Kartei zu Hause über dich. Dafür kenne ich dich zu gut. Und ich glaube nicht, dass ich mir das noch irgendwo hinter die Ohren schreiben muss, was du machst und was du kannst. Bitte korrigier mich noch, ich denke nur, beim Auto bin ich richtig. Das ist sicher über sieben oder acht Jahre alt. Deshalb habe ich doch noch etwas richtig im Kopf und ansonsten muss ich mich fest entschuldigen, dass ich dich da an die Universität Zürich verortet habe und das Niveau etwas hochgehoben habe, und nicht an die Universität Luzern, wo du scheinbar tätig bist.

*Christian Müller (FDP, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal:* Ich muss hier wirklich noch auf die Äusserungen von Thomas Wirth reagieren. Er macht auch hier die gleichen Fehlüberlegungen wie jeweils beim Sparen. Weniger Mehrausgaben heisst noch lange nicht Sparen. Genauso wenig heisst eine kleinere Zuwanderung, dass wir hier eine Abwanderung hätten. Es ist klar vorauszusehen, dass das Bevölkerungswachstum im Kanton Zürich weiterhin stattfinden wird. Die Infrastrukturen müssen diesem Wachstum gerecht werden. Und was er auch generell nicht berücksichtigt, ist die Entwicklung, die wir mit der Digitalisierung im Verkehr haben werden. Dass diese Digitalisierung wohl noch eher zu Mehrverkehr führen wird, ist von vielen Fachleuten bereits klar aufgezeigt worden. Wir werden ökologischer unterwegs sein, wir werden autonom unterwegs sein, aber wir werden wohl nicht weniger unterwegs sein.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Zunächst vielen Dank für diese engagierte Diskussion zur Kenntnisnahme des Strassenbauprogramms. Ich danke auch herzlich dem Präsidenten, dir, Andrew Katumba, für die ausführliche Darstellung der Vorlage. Herzlichen Dank.

Es ist tatsächlich so, dass das Strassenbauprogramm neben dem kantonalen Richtplan, neben dem Gesamtverkehrskonzept, neben den Grundsätzen zum öffentlichen Verkehr und weiteren Grundsätzen, das zentrale Planungsinstrument des Kantons ist. Und es ist auch richtig, wie es gesagt wurde, dass es umfassender ist, als einfach Strassen zu beinhalten. Es geht neben Strassen auch um Radwege, um Fusswege, um Seeuferwege, um Busspuren et cetera. Dass Sie das hier zur Kenntnis genommen haben, das freut mich. Es ist auch nicht so, dass wir hier nicht ausreichend Mittel für die Projekte hätten, die anstehen. Es ist aber auch so, dass der Strassenfonds – es wurde gesagt – mit diesen 500 Millionen Franken verschuldet ist, weil es noch nicht abgeschriebene Investitionen hat. Damit können wir umgehen für die nächsten Jahre. Es verträgt aber nicht, dass man dem Strassenfonds noch mehr entnimmt. Deshalb ist die Regierung auch klar der Meinung, dass die parlamentarische Initiative Brunner (*KR-Nr. 321/2013*) so nicht umsetzbar ist.

Herzlichen Dank auch, dass Sie verschiedene Projekte genannt haben und dass Sie sehen, dass wir mit sehr viel Engagement, mit sehr viel Herzblut daran sind, diese umzusetzen. Das im Moment sicher grösste und wichtigste Projekt, weil es auch zu einer Volksabstimmung kommt, ist das Rosengartentram und -tunnel. Und hier möchte ich, wenn ich schon die Gelegenheit habe, einfach einmal mit einer Mär abschliessen: Es ist einfach nicht so, dass es nur ein Projekt für wenige hundert Meter ist. Allein das Tram, die neue Tramtangente, die den Bahnhof Hardbrücke erschliesst und den Hauptbahnhof entlastet, ist 3,1 Kilometer lang. Und ich wäre sehr dankbar, man würde in den kommenden Monaten die Diskussion mit den richtigen Fakten führen. Die richtigen Fakten sind auch so, dass jeder Fünfte im Kanton Zürich an dieser Achse wohnt. Und es ist auch so, dass jeder Dritte im Kanton Zürich seinen Arbeitsplatz in diesem Einzugsbereich hat. Das heisst, es ist eine wichtige Vorlage für den ganzen Kanton.

Dann kann ich auch Herrn Kantonsrat Valentin Landmann beruhigen, wir haben nicht vor, das Niederdorf zur Ausweichroute zu machen, ganz im Gegenteil: Es ist geplant, zuerst den Tunnel zu bauen und erst, wenn dieser realisiert ist, auch oberirdisch die Tramlinie zu realisieren, damit eben solche Auswirkungen auf die Bevölkerung möglichst geringgehalten werden können.

Grüningen haben Sie genannt, die Umfahrung Eglisau haben Sie genannt, das Neeracherried haben Sie genannt, das sind weitere Themen, die uns beschäftigen. Selbstverständlich beschäftigt uns auch der Balgrist, dazu hat die Regierung bereits umfassend Stellung genommen.

Dann eine weitere wichtige Neuigkeit, die Ende dieses Jahres stattfindet: Sie wissen, auf Anfang des nächsten Jahres gehen die Nationalstrassen an den Bund über. Da ist insbesondere auch betreffend die Oberlandautobahn der Fall. Hier sind wir – ich habe es schon mehrfach gesagt – mit Nachdruck daran, dem Bund einen möglichst guten Projektstand übergeben zu können. Und hier werden wir sicher weiterhin ein Auge darauf halten, wie es sich weiterentwickelt.

Selbstverständlich verfolgen wir auch die Neuerungen in der Technologie sehr genau. Innovation wurde genannt. Das ist uns sehr, sehr wichtig, wir monitoren

das übrigens auch in diesem Zusammenhang. Und hier haben wir auch grosse Erwartungen, dass diese technologischen Neuerungen einen namhaften Beitrag zur nachhaltigen Bewältigung der Mobilität gewährleisten. Kantonsrat Christian Müller hat es gesagt, zum Beispiel lärmarme Reifen: Es ist tatsächlich so, dass das einen grossen Beitrag geben würde und es in der Verantwortung der Automobilistinnen und Automobilisten liegt, sich für ein solches Produkt zu entscheiden. Hier appelliere ich auch an die entsprechenden Beteiligten und danke auch den Unternehmerinnen und Unternehmern für dieses Engagement.

In diesem Sinne nochmals Danke für Ihre Diskussion. Ich melde mich dann wieder beim nächsten Traktandum. Danke.

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2020 bis 2022 zur Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.