

4. Internationale Anbindung des Wirtschaftsraumes Zürich durch direkte Zugverbindungen

Motion Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Felix Hoesch (SP, Zürich), Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) vom 20. April 2020

KR-Nr. 167/2020, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat die Motion nicht zu überweisen. Er ist jedoch bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Der Erstunterzeichner hat die Umwandlung am 7. September 2022 abgelehnt.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Es ist höchste Eisenbahn, sich für eine Verbesserung des internationalen Schienenverkehrs einzusetzen. «Zug statt Flug» ist die Devise. Der Kanton Zürich darf hier den Anschluss nicht verpassen. Im Text des kantonalen Richtplans steht heute: «Der Kanton setzt sich für die zeitgerechte Realisierung von leistungsfähigen und schnellen und direkten internationalen Bahnverbindungen zu den benachbarten Metropolitan-Räumen ein.» Das klingt ja schön und gut. Der folgende Satz lässt aber aufhorchen: «Im Vordergrund stehen dabei die Verbindungen nach Schaffhausen–Stuttgart oder nach Buchs–Arlberg». Kennen Sie den Metropolitanraum Buchs–Arlberg?

Dem Schienenverkehr wird also nur wenige Zugskilometer Verbindungsqualität über die Grenzen hinaus zugestanden. Die weiter entfernten Destinationen sind wohl für den Flugverkehr vorgesehen. In der Aufzählung der Metropolitanräume fehlen wichtige Ziele wie Brüssel, Amsterdam, Berlin, Rom, Barcelona, Prag und so weiter. Früher gab es Direktverbindungen am Tag zu all diesen Destinationen und auch Nachtverbindungen. Heute fehlen die Direktverbindungen sowohl am Tag als auch in der Nacht. Oft muss man für solche Reiseziele mehrmals umsteigen.

Es ist Aufgabe des Kantons Zürich, sich als Drehscheibe für den internationalen Bahnverkehr ins Spiel zu bringen. Zürich hat nicht nur den grössten Flughafen, sondern auch den grössten und wichtigsten Bahnhof der Schweiz. Dieser Standortvorteil als wichtiger Knoten im europäischen Netz soll genutzt werden. Der Kanton soll die Potenziale nutzen, sich aktiv für bessere grenzüberschreitende Zugverbindungen zu den Metropolitanräumen einsetzen. Der Kanton ist massgeblich am Flughafen beteiligt. Mit dem Flughafengesetz kann der Kanton Zielsetzungen festlegen und die Entwicklung steuern. Paragraf 1 lautet: Der Staat fordert den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen. Er berücksichtigt dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen und lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs.

Der Kanton soll sich nicht nur für die Förderung des Flughafens, sondern auch für die Förderung des internationalen Bahnverkehrs einsetzen. Mit «Zug statt Flug» fördert er die volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen in einer viel nachhaltigeren Form. Damit kann auch dem zweiten Satz, Schutz der Bevölkerung vor

schädlichen und lästigen Auswirkung des Flughafenbetriebs, Rechnung getragen werden. Eine CO₂-neutrale Anbindung des Kantons Zürich und der Schweiz an die europäischen Metropolen ist ein Gebot der Stunde und kann mit einem leistungsfähigen grenzüberschreitenden Bahnnetz kurz- oder mittelfristig umgesetzt werden.

Die Nachfrage nach internationalen Zugverbindungen hat merklich zugenommen. Eine ökologische und klimafreundliche Ausrichtung des grenzüberschreitenden Verkehrs muss daher sowohl beim Flugverkehr als auch beim Angebot im Schienenverkehr ansetzen. Als Standortkanton des mit Abstand meistfrequentierten Bahnhofs in der Schweiz muss es im Interesse des Kantons Zürich liegen, die gute Lage im europäischen Schienennetz optimal zu nutzen und die Attraktivität der internationalen Anbindung des Wirtschaftsraums Zürich auf die Schiene sicherzustellen und zu verbessern. Dank den Privilegien des Flugverkehrs – Befreiung von der Mehrwert- und Mineralölsteuer – werden Tickets zu künstlich tiefen Preisen angeboten, mit welchem der Schienenverkehr nicht konkurrenzieren kann. Hier muss etwas ändern. Ins Zentrum müssen insbesondere auch Nachtverbindungen gerückt werden. Eine Reise im Nachtzug ist gefühlt nur eine Stunde lang: eine halbe Stunde zum Einsteigen, Einrichten und Einschlafen und eine halbe Stunde zum Aufwachen, Zusammenpacken und Aussteigen. Für den Wiederaufbau und den Ausbau des internationalen Schienenpersonenverkehrs ist der Kanton Zürich gefordert, sich beim Bund und bei den Bahnunternehmen einzubringen und sich bei Strategien einzusetzen. An Konzepten und der Umsetzungsplanung für den Wiederaufbau soll er aktiv mitwirken, insbesondere auch beim Ausbau des Nachtzugnetzes. Seit Einreichen der Motion wurden auf nationaler Ebene erste Verbesserungen erreicht. Nachtverbindungen sind neu geplant für Rom und Barcelona. Es ist wichtig, dass sich der Kanton Zürich hier einbringt und die Ansätze unterstützt. Seit 1994 ist übrigens auch London mit dem Kanaltunnel ans europäische Schienennetz angebunden, eine Destination, die ein hohes Potenzial aufweist für direkte Nachtverbindungen. Der Nachtsprung wäre eine ökologische Variante zum Flugverkehr. Mit dieser Motion soll die Regierung verpflichtet werden, sich aktiver für die internationalen Zugverbindungen einzusetzen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat unserer Volkswirtschaft, und die internationale Erreichbarkeit ist für unsere Wirtschaft mindestens ebenso wichtig. Also müssen wir das als Gesellschaft kombinieren und mit dem ÖV die internationale Vernetzung ermöglichen. Und ich kann Ihnen aus eigener Erfahrung erzählen, dass vieles schon möglich ist, aber eben zu oft zu kompliziert und zu fehleranfällig. So war ich in diesem Jahr schon an den folgenden Orten: in Stockholm und Kiruna, in Barcelona und Palma de Mallorca, in London, Manchester und Inverness sowie Turin und Venedig, und das wohlgemerkt alles mit Zug und Fähre. Ich könnte Ihnen also einige persönliche Anekdoten erzählen, aber dazu reicht meine Redezeit hier bei Weitem nicht. Aber ich habe hier im Rat schon einmal gesagt, dieses Jahr fliege ich nicht. Und auch diese Worte habe ich gestern auf der Heimfahrt von Mannheim im verspäteten ICE 79 der Deutschen Bahn geschrieben.

Diese Motion will mehr internationale Bahnverbindungen ermöglichen. Damit ist sie nicht gegen den Flugverkehr, sondern hier fordern wir einfach ein gutes Konkurrenzangebot zum Flugverkehr. Denn nur so kann die Eigenverantwortung funktionieren. Meine Zweifel, ob diese Eigenverantwortung dann wirklich gelebt wird, bleiben aber bestehen. Beim Fliegen gilt Ähnliches wie beim Duschen: Wir müssen nicht nicht duschen, aber deutlich kürzer. Beim Fliegen muss gelten: Wir sollten deutlich, deutlich weniger fliegen. Wir müssen eine Lust des neuen, des vielmehr klassischen Reisens entwickeln. Denn aus den flugbegeisterten Kreisen höre ich immer wieder, dass wir nun das Ende der Corona-Krise (*Covid-19-Pandemie*) nutzen müssten, um endlich wieder richtig durchzustarten. Aber die Klimakrise ist noch lange nicht ausgestanden. Und nein, mit Flugverkehr werden wir die Klimakatastrophe nur noch mehr aufheizen.

Der Richtplan ist unser primäres Planungsinstrument. Darum müssen die internationalen Zugverbindungen auch hier beschrieben sein, damit wir als wirtschaftliches Schwergewicht der Schweiz in Bern unsere klaren Forderungen forsch einbringen können. Dafür braucht es diese Motion. Darin sind viele schöne und spannende Städte aufgeführt, aber eine fehlt noch und die ist gleich um die Ecke: Stuttgart. Sie ist nicht aufgeführt, weil sie ja bereits im Richtplan erwähnt wird. Das ist zwar direkt von Zürich erreichbar, aber die Gäubahn ist in schlechtem Zustand. Der Ausbau ist ungewiss und die Anbindung an den neuen Bahnhof Stuttgart 21 ist weiterhin völlig unklar. Auch für uns Zürcherinnen und Zürcher ist die Anbindung ins Stuttgarter Zentrum wichtig, und da macht der Kanton Zürich trotz Richtplaneintrag nichts mit öffentlicher Wirkung. Lassen wir uns als Gesellschaft internationale Erreichbarkeit mit dem ÖV ermöglichen und so die wirtschaftliche Vernetzung voranbringen. Herzlichen Dank für die Unterstützung dieser Motion.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Lesen Sie die Motion genau! Genau, ich spreche es direkt an, denn Sie fordern ja tatsächlich – und Herr Hoesch hat es präzisiert – einen Richtplaneintrag. Sie wollen mehr direkte Zugverbindungen in europäische Metropolen wie London, Brüssel, Madrid, Kopenhagen, Stockholm und weitere, und dies mit einer Teilrevision des Zürcher Richtplans. Echt jetzt? Der Richtplan ist ja schon ein wichtiges Planungsinstrument, aber sollen wir diesen jetzt wirklich von Barcelona bis Oslo ausdehnen? Wie stellen Sie sich das vor? Muss in unserem Richtplan stehen, dass wir den Ausbau des Bahnhofs Stuttgart beschleunigen sollen? Es ist schlicht und einfach das falsche Instrument. Die Motionäre sind sich offenbar der Aussichtslosigkeit dieser Forderung auf kantonaler Ebene bewusst. So wollen sie mit der gleichen Motion erreichen, dass sich der Regierungsrat beim Bund für die Anliegen einsetzt. Ja, was wollen Sie nun? Einen Richtplaneintrag – wie sollte der genau aussehen – oder doch vielleicht eine Standesinitiative? Die Motion ist einfach so unausgegoren, dass man sie schon rein deshalb ablehnen muss.

Aber kommen wir nochmals zum Inhalt, in der Begründung ist die wahre Absicht erkennbar: die Schwächung des Flughafens Zürich als wichtiger internationaler Knoten. Zugegeben, Direktverbindungen erhöhen die Attraktivität, sei es beim Flug- oder auch beim Bahnverkehr. Und ja, bei innereuropäischen Strecken ist die

Bahn oft das richtige Verkehrsmittel. Es geht bei den Kurzstrecken halt nicht einfach nur um den kurzen Städtetrip oder das Shopping-Wochenende. Denn viele Kurzstreckenpassagiere kommen eben nicht nur nach Zürich und umgekehrt als Destination, sondern vor allem als Transitpassagiere für attraktive Direktflüge der SWISS (*Fluggesellschaft*), sei es nach Asien, Südafrika, Nord- oder Südamerika oder Israel. Ohne diese Umsteigepassagiere aus unseren Kursstrecken könnten viele für die Schweiz und den Wirtschaftsraum Zürich äusserst bedeutende Langstreckenverbindungen einfach nicht bedient werden. Diese Zubringerfunktion kann nicht einfach mit dem Zug gewährleistet werden. Ganz davon zu schweigen, dass ein durch deutschen Kohlestrom befeuerter ICE nicht wirklich die Klimakrise löst, so geht die Rechnung auch im praktischen Vergleich nicht auf. Zum Beispiel ist eine Direktverbindung nach London auf der Schiene im Optimalfall in acht Stunden zu schaffen, eine Flugverbindung in weniger als einer Stunde, mit Reserven für Check-In, Transfer et cetera auch mit zwei bis drei Stunden immer noch massiv unter der Reisezeit mit dem Zug. Besonders bei Geschäftsreisen ist der Faktor «Zeit- und Flugplan» viel wichtiger als die Kosten.

Fazit: Die Zuständigkeit und die Kompetenz zum Ausbau des internationalen Bahnnetzes liegen weit weg vom Kanton Zürich. Die Infrastruktur im Kanton steht, bei Rollmaterial und Strecken sind wir vom Ausland abhängig. Das Potenzial liegt bei Strecken, bei welchen sich die Reisezeit zum Luftverkehr nicht gross unterscheiden zum Beispiel Paris, Mailand, et cetera. Das funktioniert bestens. Die entsprechende Nachfrage regelt heute schon der Markt. Die Motion ist ein weiterer Angriff auf das internationale Drehkreuz und damit direkt auf unsere Volkswirtschaft. Wir sind auch hier für ein Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsträger. Wie der Schienenverkehr hat auch der Flugverkehr als Teil des öffentlichen Verkehrs seine Funktion und Berechtigung. Wir wollen die internationale Anbindung und keine Degradierung zum Provinzflughafen. Die Motion ist unausgegoren, unberechtigt und nicht umsetzbar. Wie lehnen Sie deshalb ab. Dankeschön.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Die FDP begrüsst eine gute Anbindung unseres Wirtschaftsraums Zürich mit direkten Zugverbindungen. Der Standort Zürich wird durch attraktive Zugverbindungen gestärkt. Unsere gut ausgebaute und stetig weiter optimierte Bahninfrastruktur soll auch für internationale Zugverbindungen besser genutzt werden, sei es für Geschäftsreisen, Tourismus oder private Reisen. Direkte Verbindungen fördern den Zugverkehr am Tag und in der Nacht. Wenn wir als Kanton dieses Ziel erreichen wollen, reicht jedoch ein Richtplaneintrag nicht. Es bedarf einer engen Zusammenarbeit mit dem Bund, da die internationalen Zugverbindungen auf der nationalen Kompetenzstufe liegen. Es geht hier wirklich um ein Miteinander und nicht ein Gegeneinander der Verkehrsmittel.

Entgegen der im Vorstoss genannten sehr fernem Zielorte sieht die FDP eher Grossstädte, Ballungsräume und Wirtschaftsräume im näheren Umfeld im Fokus, dort eben, wo der Zugverkehr eine konkurrenzfähige und attraktive Alternative

zum Flugverkehr anbieten kann. Die FDP unterstützt die Überweisung der Motion mit dem genannten Fokus.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Ich gebe Ihnen zuerst meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Vizepräsident der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Kanton Zürich.

Nun zum Vorstoss: Bei gewissen Vorstössen fährt man besser, wenn man primär die grossen Linien vor Augen hat und grosszügig über die kleineren Holperer hinwegsieht. Diese Motion gehört in diese Kategorie, denn grundsätzlich stellen gute Schnellzugverbindungen ins nahe Ausland heute sowohl zeitlich als auch finanziell echte Alternativen zu Kurzstreckenflügen dar. So kann denn die Bahn auf Distanzen bis zu 500 Kilometer gegenüber dem Flugzeug gut konkurrieren. Das bestätigt übrigens auch der Geschäftsführer der Flughafen Zürich AG (*Stephan Widrig*), der überhaupt kein Problem sieht in diesem Angebot. Sollte die Fahrt hingegen nach Warschau oder Madrid gehen, sind schon ordentlich Sitzleder und ein fett bestücktes Portemonnaie gefragt. Dennoch muss es im Interesse des Kantons Zürich liegen, dass der mit Abstand meist frequentierte Bahn auf der Schweiz die gute Lage im europäischen Schienennetz optimal nutzen und die Attraktivität der internationalen Anbindung des Wirtschaftsraums Zürich auf der Schienensicherstellung verbessern kann.

Der Wiederaufbau und Ausbau des internationalen Schienenpersonenverkehrs ist eigentlich Bundessache. So gesehen ist der Adressat dieses Vorstosses vermutlich nicht ganz der richtige. Aber weil wir bereits einen Richtplaneintrag zum Thema Fernverkehr haben, ist es nicht völlig abwegig, diesen nun zu präzisieren, zu aktualisieren, zu verstärken, zumal es auch einen immer grösser werdenden Teil der Zürcher Bevölkerung gibt, der sich klimaschonende Alternativen zu Kurzstreckenflügen wünscht.

Über das Ziel hinaus schießt aber vor diesem Hintergrund die realitätsfremde Auflistung der Destinationen in dieser Motion. 14 Stunden oder mehr im Zug zu sitzen, ist selbst dem Co-Präsidenten der SP Schweiz (*Cédric Wermuth*) zu viel, weshalb er kürzlich dann doch lieber im Flieger nach Budapest reiste. Die grossen Linien dieses Vorstosses haben den Ausbau der internationalen Anbindung auf der Schiene zum Ziel und die Substituierung von Kurzstreckenflügen. Die Attraktivität des ÖV wird damit deutlich verstärkt, weshalb die EVP diese Motion unterstützt.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Zugverbindungen innerhalb Europas sind ökologisch und klimafreundlich, leider jedoch oft für die Passagiere umständlich, zum Teil zu teuer – und dies zum Teil bei geringer Frequenz. Die Mitte-Fraktion ist daran interessiert, dass das Reisen innerhalb Europas mit dem Zug attraktiver wird, unter anderem durch Direktverbindungen zu den wichtigsten Destinationen in Europa. Für weitere Distanzen werden dafür auch Nachtverbindungen benötigt. Zum Glück gibt es viele, die eine Reise mit dem Zug bevorzugen. Die Attraktivität von Zugreisen, mindestens innerhalb von Europa, muss weiter gesteigert werden; dies mit guten Verbindungen und bezahlbaren Tickets. Um Staus und endlose

Wartezeiten zu vermindern, müssen alle möglichen Verkehrsträger genutzt werden. Die Mitte-Fraktion unterstützt diese Motion.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Wir vergessen es immer wieder, wir leben in einer schönen Zeit. Sehenswürdigkeiten, ob sie von der Natur geschaffen sind, wie beispielsweise der Grand Canyon, oder von Menschen, wie beispielsweise der Eiffelturm, sind problemlos zu erreichen. Wir haben auch einen Wirtschaftsstandort, der sich rühmt, dass er so einfach erreichbar ist und eine internationale Anbindung hat, und sagt: Das ist wichtig, dass wir diese haben, um unseren Standard zu erhalten. Und das sind Sachen, die teilen wir. Mit dieser Motion möchten wir eben genau schauen, dass dies auch in der Zukunft so erhalten bleibt.

Die grosse Herausforderung, die wir haben, ist der Klimaschutz. Wir haben uns verpflichtet, das Paris-Abkommen zu erfüllen, dass wir die Klimaerwärmung auf höchstens 1,5 Grad eingrenzen. Und hier haben wir ein Missverständnis ganz vieler Leute, die meinen: Ja, netto null 2050 reicht, wir dürfen einfach bis dann machen, was wir wollen. Dann müssen wir es machen, also müssen wir im Moment keine Massnahmen ergreifen. Wenn man es aber anschaut, das Paris-Abkommen bedeutet eben nicht netto null 2050, sondern wir müssen uns das vorstellen, wie wenn der Klimaschutz eine Badewanne wäre. Jeder weiss: Wenn wir eine Badewanne haben und einfach das Wasser einlaufen lassen, dann läuft es irgendwann über. Und hier wurde mit dem Paris-Abkommen die Grösse der Badewanne bestimmt. Wir wissen, wie viel CO₂ wir in die Atmosphäre lassen dürfen, wie gross die Reserve noch ist. Es handelt sich also eigentlich um ein Budget. Und wenn wir die Badewanne weiterhin so volllaufen lassen, wie wir es jetzt tun, dann ist sie in sechs Jahren und neun Monaten voll. Dann haben wir diese 1,5 Grad erreicht, und was das bedeutet, wissen wir auch, nämlich, dass es unangenehm ist. Dürre, Hitze, nasse Sommer, Starkniederschläge, Überschwemmungen, in den Wäldern sterben die Bäume, den Wintertourismus können wir nicht mehr – zumindest nicht mehr überall – aufrechterhalten. Das wird uns Milliarden-Investitionen kosten, um hier die Anpassungen vorzunehmen, sei es in der Landwirtschaft, um die Flächen für die Produktion zu erhalten, sei es für den Schutz vor den Naturgefahren oder Anpassungen im Siedlungsgebiet.

Hier greift jetzt also diese Motion ein. Wir wollen die internationale Anbindung des Standorts Zürich erhalten, aber dies im Rahmen des Klimaschutzes. Und wenn wir das machen wollen, brauchen wir Investitionen in andere Technologien und andere Lösungen, denn es ist ganz klar: Die Strategien, wie sie die Luftfahrt verspricht, werden nicht reichen, um hier die Badewanne nicht volllaufen zu lassen. Wir brauchen die Synfuels (*synthetische Treibstoffe*) auf den langen Strecken, aber auf den kurzen Strecken brauchen wir andere Lösungen. Wir brauchen Investitionen in Infrastrukturen, die klimafreundliches Reisen erlauben und wir brauchen neue Geschäftsmodelle, die beispielsweise auch diese Umsteigepassagiere oder die Transitpassagiere eben auch vom Zug auf den Flug bringen für die Langstrecke. Denn dort gibt es kurzfristig oder auch mittelfristig sicher keine andere Lösung. In diesem Sinne bitte ich Sie, stimmen Sie dieser Motion zu. Wir

haben damit eine Lösung und einen Lösungsweg, wie die internationale Anbindung für unsere Kinder und Enkel erhalten können, sodass auch sie die Möglichkeit haben, all die Sehenswürdigkeiten, die die Welt anbietet, besuchen zu gehen. Herzlichen Dank.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Als regelmässiger Interrail-Benutzer, zumindest während des Sommers, kann ich Ihnen durchaus bestätigen, wie wichtig solche Anschlüsse sind, wie wichtig regelmässig Verbindungen sind. Hier geht es um einen gewissen Komfort. Wenn ich beispielsweise mit dem Nachtzug von Zürich nach Wien fahre und dann weiter nach Warschau will, macht es einen Unterschied, wenn ich weiss, dass eine internationale Verbindung dann alle vier Stunden oder alle zwei Stunden fährt, je nach Verspätung. Hier rede ich jetzt zugstechnisch quasi von Zubringern oder Wegbringern. Das Gleiche gilt natürlich auch beim Flughafen, und es macht einen Unterschied, wie oft diese internationalen Verbindungen fahren. Und es macht auch einen Unterschied, um ein Beispiel zu nehmen, was gerade aktuell ist, Zürich–München, das verbessert wurde. Es macht einen Unterschied, ob Sie Zürich–München, erstens, länger fahren und, zweitens, weniger oft, oder ob der Zug, wie jetzt, alle zwei Stunden fährt. Vielleicht nicht ganz, aber plus/minus alle zwei Stunden haben Sie jetzt eine direkte Verbindung zwischen Zürich und München. Das ist ein wesentlicher Komfort und das ist notwendig. Wir müssen diese Schritte gehen, damit der Zug auch eine wirkliche Alternative wird, eine Alternative, um Kurzstrecken zu fahren, eine attraktive Alternative, die die auch genutzt wird; vielleicht nicht vom Hintersten und Letzten. Ich glaube, gewisse Leute, die vorher auch den Flughafen bis aufs Letzte verteidigt haben, werden das wahrscheinlich bis ins Grab nicht einsehen. Wie auch immer, es ist aber klar, dass hier etwas erfolgen muss, und hierfür ist dieser Vorstoss gut. Das Einzige, was man vielleicht ein bisschen kritisieren kann, wo man ein Fragezeichen dahinter setzen kann: Der Regierungsrat will das Ganze als Postulat entgegennehmen oder hat dies beantragt. Ja, man kann es schon so sehen, es ist schon ein bisschen – wie soll man sagen – ein gewisser Kunstgriff dahinter, wenn wir hier in einen kantonalen Richtplan etwas über internationale Verbindungen schreiben wollen, das ist richtig. Gleichzeitig muss man auch festhalten: Wir haben Fernverkehrsverbindungen drin. Warum können wir dann nicht auch noch den internationalen Verkehr explizit festhalten, zumindest beim Knotenpunkt Zürich, dass dies in der Kapazitätsplanung klar berücksichtigt wird, dass auch für den Kanton Zürich in der Verkehrspolitik klar festgehalten ist, dass hier ein Auftrag besteht, dass man dies berücksichtigen muss, dass man das planen muss? Quasi als Richtungsangabe finden wir das sinnvoll, und daher werden wir diese Motion auch unterstützen. Besten Dank.

René Isler (SVP, Winterthur): Diese Motion könnte man auch als Tagträumerei-Vorstoss betiteln, oder wollen Sie wirklich einen Richtplan über Europa? Also ich staune schon, auch ich als Viel-Bahn-Fahrer. Wir wissen doch alle, dass ausserhalb unserer Landesgrenzen die Kapazitäten des Schienenverkehrs gar nicht vorhanden sind. Der liebe Kollege, der auch nach London gefahren ist, das mache

ich auch ab und zu. Ich war die letzte Woche auch dort. Aber mit diesen Vorreservationen ist es schon so eine Sache. Also für Kurzentschlossene wird das Ganze dann relativ ziemlich schwierig. Und bis nach London, das geht mal noch. Aber dann fahr mal weiter mit dem ÖV von London nach Manchester und von dort nach Liverpool. Keine Ahnung, wie Sie eine solche Reise innerhalb eines Tages absolvieren wollen. Sie könnten einfach auch Ihre Kolleginnen und Kollegen in Bundesbern soweit motivieren, zu sagen, dass das EDA, das Auswärtige Departement, und vielleicht noch das Verkehrsdepartement der Schweizerischen Eidgenossenschaft nach Brüssel geht und dort vorstellig wird. Und was eigentlich ganz stossend ist – da staune ich jetzt aber schon – von Linksgrün – Sie wissen es doch, wir alle wissen es, die mit der Bahn auch ins Ausland fahren: Wissen Sie, wie viele Staatsbahnen in Europa noch gar nicht elektrifiziert sind? Der liebe Sprecher der GLP sagt doch, das sei ja für den Umweltschutz. Ja, dann fördern Sie ja direkt den Diesel-Verbrauch. Gehen Sie mal in die Ostblockstaaten! Der Baudirektor hat mir vorhin auch gerade zugestanden, dass sogar in Deutschland, in Frankreich, in unmittelbarer Nähe nur die Hauptlinie oder der grösste Teil der Hauptverkehrsachsen elektrifiziert ist. Auch in Frankreich: Fast 90 Prozent ist Dieserverkehr, und das wollen Sie fördern? Das müssen Sie aber ihrer Wählerschaft beibringen. Oder geht es soweit, dass der Kanton Zürich eventuell nach Brüssel geht und sagt «Wir finanzieren euch die Elektrifizierung eurer Staatsbahn»?

Ich meine, wir haben ja schon das Glück, dass unser Mann der Firma Stadler Rail (*gemeint ist Alt-SVP-Nationalrat Peter Spuhler, CEO der Schweizer Schienenfahrzeugbaufirma*) wenigstens schon die Staatsbahnen ein bisschen auf einem gewissen Level hochhält mit Stadler Rail in Osteuropa und in Teilen von Europa, auch in Berlin. Ich meine, da sind wir froh, dass wir wenigstens mal die Eisenbahn liefern können, aber das ist auf dem privaten Markt so angesiedelt. Aber es kann doch nicht sein, dass wir, der kleine Kanton Zürich – im Vergleich zu Europa selbstverständlich, wir sind ein guter Kanton, aber im Vergleich zu diesen 27 europäischen Staaten –, dass wir uns das Recht herausnehmen und ihnen vorzuschreiben, wie sie das Bahnnetz aus der Schweiz taxieren wollen. Meines Wissens vor drei Wochen kam ja wieder der Bericht der Deutschen Bahn, dass man die Rheintal-Strecke – das ist ja der Nerv der Deutschen Bahn – etwa im Jahr 2040 – 2040! – vielleicht doppelspurig führen kann. Wenn Sie Richtung Ruhrgebiet fahren wollen, wenn Sie Richtung Holland, in die Benelux-Staaten fahren wollen, dann ist dort alles einspurig. Und dort geht vor allem auch die Bevölkerung auf die Barrikaden wegen dieser Dauerbeschallung auch mit dem Güterverkehr auf dieser einen, einzigen Spur, dieser Rheintal-Strecke. Das ist nicht gelöst, und Sie wollen das noch fördern? Und Sie fördern das mit Diesel-Loks, das müssen Sie sich mal vorstellen. Er schaut genüsslich weg, der Kollege der GLP, der das so postuliert hat wegen des Umweltschutzes und wegen dieser Kosten, die das gibt. Aber noch einmal: 80 Prozent aller osteuropäischen Staatsbahnen sind nicht elektrifiziert. Oder sagen Sie «dann fahren wir natürlich vom Kanton Zürich nur noch in die Städte, wo wir das elektrisch können, und die anderen sind Abschaum?» Dann machen Sie aber eine Zweiklassengesellschaft. Da sehen Sie mal,

wie absurd Ihre Motion ist. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit, und hoffentlich lehnen Sie diese Motion ab.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Sie wollen hier die Förderung des Bahnverkehrs in den Richtplan schreiben, in den kantonalen Richtplan schreiben, und es gibt ein paar Hürden dazu. Natürlich, niemand ist gegen die Förderung des Bahnverkehrs im Kanton Zürich. Wir wollen ein leistungsfähiges Bahnnetz im Kanton Zürich und wir wollen auch eine Anbindung in der ganzen Schweiz. Der Fahrplan geht ja von Zürich aus, wenn die Bahn geplant wird, wenn die Fahrpläne für die Schweiz geplant werden. Das heisst, die Wichtigkeit des Bahnhofs Zürich ist klar vorhanden und wir tragen diesem System auch Sorge. Dass man jetzt eine Motion überweisen möchte, die das Ganze von Barcelona bis Oslo ausbreitet, sich als kleiner Kanton Zürich in seiner Richtplanung zuständig erklärt für ein leistungsfähiges Bahnnetz, eine Einbindung in das europäische Bahnnetz, das geht doch zu weit. Geschätzte FDP, es kann doch nicht sein, dass wir behördenverbindliche Festlegungen machen in einem kantonalen Richtplan, wenn die Eisenbahngesetzgebung Bundessache ist. Es kann doch nicht sein, dass wir uns, wie der Bund es macht, an Bahnprojekten im Ausland beteiligen wollen, nur damit die Bahninfrastruktur im Ausland gefördert wird. Es kann doch nicht sein – und Christian Lucek hat das klar vorgebracht –, dass wir hier eine Festlegung im kantonalen Richtplan machen, was sicher der falsche Ort ist. Ich bitte Sie also, Ihre Position zu überdenken und hier keinen falschen Eintrag zu machen. Natürlich kann man sich zum Flugverkehr stellen, wie man möchte, und man kann auch versuchen, indirekt, via Bahn diesen zu entlasten, wenn man von einer Belastung spricht. Man muss aber auch den europäischen Kontext bedenken. Die Deutsche Bahn baut Fernverkehrszüge ab, weil sie nicht rentabel geführt werden können. Es gibt die Österreichischen Bundesbahnen, die wieder auf ein Nachtnetz setzen, weil sie da eine Nische gefunden haben und glauben, sie könnten Geld verdienen. Bis jetzt haben sie das nicht gemacht. Es ist ein staatliches Angebot, das staatlich finanziert wird und auch staatlich bezahlt wird. Und dann haben wir noch unsere Parlamentarier in Bern, die eigentlich für die Eisenbahngesetzgebung, für die Bundessache zuständig sind, wie zum Beispiel Cédric Wermuth und seine «Gschpänli», die dann mit dem Flieger in europäische Metropolen fliegen, weil sie ja noch Termine haben und Anschlüsse und weiterwollen und es eben besser und schneller und günstiger ist, mit dem Flieger zu fliegen. Und da muss ich sagen, dies an den Herrn, der so viel nach Japan geflogen ist (*gemeint ist Felix Hoesch*): Auch dorthin kann man mit dem Zug fahren, das geht auch. Es braucht einfach ein bisschen länger und es ist auch nicht umweltfreundlicher, wenn Sie mit dem Zug nach Japan fahren wollen. Also hören Sie doch auf, hier Wasser zu predigen und selber Wein zu trinken! Ich möchte nicht aufzählen, wie viele der linken Parlamentarier in den Herbstferien mit dem Flugzeug irgendwohin geflogen sind. Das können wir auch noch ausbreiten, aber es bringt doch nichts. Hören Sie auf, solche Vorstösse zu machen. Diese Motion ist sicher falsch, am falschen Ort, und darum ist sie abzulehnen. Ich danke Ihnen, wenn Sie, vor allem die FDP, auf Ihren Beschluss zurückkommen und diese Motion ablehnen.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Es spricht nochmals Manuel Sahli. Ich hoffe, kurz, damit wir irgendwann einen Schritt weiterkommen (*Heiterkeit*).

Manuel Sahli (AL, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Ja, man hat es ihr schon angemerkt, dass es eher nervt. Nein, nur kurz eine Antwort darauf, was zum Diesel gross herumgeposaunt wurde: 47 Prozent der europäischen Strecken sind elektrifiziert. Ja, es ist korrekt, es gibt noch ein paar Dieselstrecken. Wenn Sie in Europa herumfahren, Herr Isler, merken Sie aber auch, dass der grösste Teil der Hauptverkehrsstrecken elektrifiziert ist, vor allem auch in den Nachbarländern. Dann haben Sie hier behauptet, der grösste Teil von Frankreich sei nicht elektrifiziert: Also 61 Prozent aller Hauptverkehrs-, TGV-Strecken und so weiter, wo auch unser Fernverkehr fahren würde, sind elektrifiziert. Und selbst auf den nicht elektrifizierten Strecken ist jeder dieser Züge in der Klimabilanz immer noch besser als ein Flugzeug.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht): Ja, Frau Ratspräsidentin, jetzt kommt noch Hanspeter Amrein, und der Herr Galeuchet (*David John Galeuchet*), neues Mitglied der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*), sagt «aus Verzweiflung» und lacht. Herr Galeuchet, ich finde das gar nicht lustig, ich finde das gar nicht lustig. Dann was ihr hier macht, ist nicht einmal eine Politik für die Galerie, sondern ihr steht an und für sich auch gegen das, wofür euer Fraktionschef (*Thomas Forrer*) und eine Gabi Petri stehen, nämlich zum grössten Teil – wo ich nicht immer gleicher Meinung bin, oder meist – für Realitätspolitik. Das ist unreal Herr Galeuchet, was ihr hier macht. Und die FDP, die müsste sich schon mal fragen, was sie eigentlich hier in diesem Rat predigt und was ihre Wähler von ihr wollen und erwarten. Es kann es doch nicht sein vor dem Hintergrund eines europäischen Bahnsystems, welches vollkommen überlastet ist, und zwar sowohl der Kanaltunnel als auch die Rheinschiene. Ich bin sie gefahren, ich bin sie diesen Sommer mit meinem Sohn nach Hamburg gefahren. Und es war kein Vergnügen. Ich sage es Ihnen, mit dem Nachtzug war es überhaupt kein Vergnügen Und wenn man da mit den Mitarbeitern der österreichischen Bahn gesprochen hat, sehr liebe, nette Menschen, die aus Afghanistan zu uns geflüchtet – Österreicher finden Sie keine für diesen Knochenjob – dann sieht man nachher, dass das nicht funktioniert. Und jetzt kommen wieder ein paar Ideologen hier in diesem Rat mit einer Motion. Wenn schon, müssten Sie eine Standesinitiative machen, Herr Galeuchet, und nicht (*Zwischenruf*) – ja, ja, aber Sie unterstützen es, Sie sind einer, der solchen Stuss unterstützt, ich sage es laut (*Zwischenruf*). Ja, gerade Anstand, wenn er mir dort hinten immer dreinredet, dann ist das sicher Anstand. Ich spreche sehr anständig mit Ihnen, Herr Galeuchet.

Also, es geht doch endlich darum, dass wir hier drin Politik machen und schauen, dass dieser Kanton vorwärtskommt und nicht ein ideologischer Vorstoss nach dem anderen von unseren lieben Linksgrünen, wie heute, wieder auf der Traktandenliste ist. Und dann kommt die Frau Präsidentin noch und sagt: Machen Sie vorwärts, Herr Sahli! Das kann es ja auch nicht sein. Meine Damen und Herren,

werden Sie etwas realpolitischer und stimmen Sie gegen solchen Unsinn und konzentrieren Sie sich wieder auf das, was man machen muss, nämlich auf Forschung, Entwicklung und dass der Verkehr, die verschiedenen Verkehrsträger nebeneinander funktionieren. Um das geht es. Und dann kann man auch das Ziel erreichen, nämlich eine bessere Klimapolitik.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Herr Amrein, Sie haben etwas falsch verstanden. Herr Galeuchet hat über meine Verzweiflung geredet nicht über Ihre. Gut, wir kommen jetzt zur Abstimmung. Der Baudirektor verzichtet auf ein Votum.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 119 : 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 167/2020 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert zwei Jahren.

Das Geschäft ist erledigt.