



61. Sitzung, Montag, 22. Juni 2020, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Roman Schmid (SVP, Opfikon)*

Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 2**
 - Antworten auf Anfragen
 - Ratsprotokoll zur Einsichtnahme
 - Zuweisung von neuen Vorlagen
- 2. Wahl eines Mitglieds der Aufsichtskommission für Bildung und Gesundheit 3**
 - für Claudia Hollenstein
 - Antrag der Interfraktionellen Konferenz
 - KR-Nr. 190/2020
- 3. Wahl eines Mitglieds der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit 4**
 - für Daniel Häuptli
 - Antrag der Interfraktionellen Konferenz
 - KR-Nr. 191/2020
- 4. Teilrevision 2017 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr» und Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung» 4**
 - Antrag des Regierungsrates vom 30. Januar 2019 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. November 2019
 - Vorlage 5517a
- 5. Standesinitiative für ein Schliessungsmoratorium für Poststellen bis zum Vorliegen und der Genehmigung einer gesamtschweizerischen Poststellenplanung 23**
 - Antrag der Kommission für Staat und Gemeinden vom 7. Februar 2020 zur parlamentarischen Initiative Hans-Peter Amrein

KR-Nr. 50a/2018

6. Bau multifunktionaler Nationalstrassen zur Entlastung der Landschaft, vorausdenkendes und vernetztes Planen und Bauen von Infrastrukturen rund um Verkehr und Energie.. 41

Antrag des Regierungsrates vom 18. Dezember 2019 zum Postulat KR-Nr. 204/2017 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 28. April 2020

Vorlage 5588

7. Umweltbericht: Bericht Veloinfrastruktur verbessern und Veloverkehrsanteil erhöhen..... 44

Postulat David John Galeuchet (Grüne, Bülach), Silvia Rigoni (Grüne, Zürich), Daniel Heierli (Grüne, Zürich) vom 14. Januar 2019

KR-Nr. 9/2019

8. Zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen..... 54

Postulat Felix Hoesch (SP, Zürich), Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) vom 4. Februar 2019

KR-Nr. 47/2019

9. Verschiedenes 63

Verabschiedung von Thomas Würzler, Kommandant der Kantonspolizei Zürich

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsident Roman Schmid: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Roman Schmid: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf eine Anfrage zugestellt:

- KR-Nr. 109/2020, Soziale Folgen der Schulschliessungen aufgrund der Corona-Epidemie und geplante Massnahmen
Sibylle Marti (SP, Zürich), Michèle Dünki-Bättig (SP, Glattfelden)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 59. Sitzung vom 15. Juni 2020, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Kantonales Bürgerrechtsgesetz (KBüG)**
Vorlage 5630

Zuweisung an die Finanzkommission:

- **Kantonalbankgesetz**
Vorlage 5631

2. Wahl eines Mitglieds der Aufsichtskommission für Bildung und Gesundheit

für Claudia Hollenstein

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 190/2020

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Nathalie Aeschbacher (GLP, Zürich).

Ratspräsident Roman Schmid: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraph 124 Absatz 2 des Kantonsratsgesetzes, Nathalie Aeschbacher als gewählt. Ich gratuliere zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl eines Mitglieds der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit

für Daniel Häuptli

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 191/2020

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa).

Ratspräsident Roman Schmid: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraph 124 Absatz 2 des Kantonsratsgesetzes, Claudia Hollenstein als gewählt. Ich gratuliere zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Teilrevision 2017 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr» und Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung»

Antrag des Regierungsrates vom 30. Januar 2019 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. November 2019

Vorlage 5517a

Ratspräsident Roman Schmid: Der Teil «Verkehr» wird auf Wunsch des Regierungsrates von der Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrätin Carmen Walker Späh, vertreten, welche ich hier bei uns herzlich willkommen heisse. Ich begrüsse zu diesem Geschäft Herrn Lucas Schloeth, Amt für Raumentwicklung (ARE), Stab Raumplanung, von der Baudirektion, und Herrn Mark Dennler vom Amt für Verkehr (AfV), Leiter Abteilung Flughafen und Luftverkehr, von der Volkswirtschaftsdirektion.

Einige Vorbemerkungen zur Organisation und zum Stellen von Anträgen im Rat: Um allfällige Anträge korrekt vorzubereiten, wenden Sie sich bitte an Herrn Schloeth vom Amt für Raumentwicklung. Neue Einträge sind nicht zulässig, wenn sie die im Richtplanverfahren vorgesehenen Mitwirkungsrechte der betroffenen Gemeinde verletzen und nicht von der Kommission vorberaten worden sind. Dies entspricht Paragraph 87 Absatz 3 des neuen Kantonsratsgesetzes. Möchte jemand einen solchen Antrag stellen, würde dies ein erneutes Auflageverfahren nötig machen. Deshalb ist ein solcher Antrag zwingend als Rückweisungsantrag zu formulieren.

Vorbemerkungen zum Ablauf, ich sehe den folgenden Ablauf vor: Eintreten auf diese Vorlage ist obligatorisch, da es sich um den Nachvollzug einer vom Bund vorgegebenen Änderung des SIL, Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, handelt. Aus diesem Grund findet gemäss Paragraph 92 Absatz 2 Kantonsratsgesetz auch keine Schlussabstimmung statt.

Wir führen vorab eine Grundsatzdebatte. Die Detailberatung der Vorlage 5517a wird nach dem Inhaltsverzeichnis des Richtplantextes geführt. Aus der Kommission gibt es keine Detailanträge. Falls das Wort gewünscht wird, gilt folgende Redeordnung: Der Kommissionssprecher erhält zehn Minuten, die übrigen Mitglieder des Kantonsrates erhalten je fünf Minuten, die Volkswirtschaftsdirektorin zehn Minuten. Im Anschluss an die Detailberatung wird der Minderheitsantrag zu Ziffer römisch 1 beraten. Danach wird der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen aufgrund der Detailberatung der Vorlage 5517a, so nötig, angepasst und zur Kenntnis genommen. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden

Grundsatzdebatte

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt Ihnen mit Beschluss vom 5. November 2019, erstens, gemäss Dispositiv römisch I mit 10 zu 5 Stimmen der Festsetzung des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr» in Zusammenhang mit der Teilrevision 2017 zuzustimmen – hier liegt ein Minderheitsantrag von Franziska Barmettler und Mitunterzeichnenden auf Nicht-Festsetzung vor – und, zweitens, gemäss Dispositiv römisch II einstimmig den Erläuterungsbericht, Kapitel 4 «Verkehr» zur Kenntnis zu nehmen.

Die Vorlage 5517a geht auf den Antrag des Regierungsrates vom 30. Januar 2019 über die Teilrevision 2017 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr» und Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung» zurück. Es zeigte sich im Verlaufe der Beratungen, die unmittelbar zu Beginn der neuen Legislatur mit einer Vorlagenpräsentation im Juni 2019 aufgenommen worden waren, dass eine formale Trennung der beiden Kapitel, einerseits Kapitel 4 «Verkehr», andererseits Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung» Sinn machen würde. Das Kapitel 4 «Verkehr» wurde auf Anregung des Sprechenden mit einstimmigem Beschluss der Kommission vorgezogen und somit das Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung» bis zum Beratungsabschluss von Kapitel 4 «Verkehr» zurückgestellt. Es wird dann Gegenstand einer b-Vorlage sein. Es zeichnete sich einerseits eine gewisse zeitliche Dringlichkeit beim materiellen Inhalt im Kapitel 4 «Verkehr» ab, andererseits mögliche langwierige Beratungen beim materiellen Inhalt im Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung», womit bei keiner Trennung der Vorlage die Festsetzung des Kapitels 4 unnötigerweise um mindestens ein Jahr verzögert worden wäre.

Die Federführung auf Regierungsseite ist bei den beiden Kapiteln ebenfalls verschieden. Obwohl Richtplanvorlagen unter der gesamthaften Federführung des Amtes für Raumentwicklung innerhalb der Baudirektion stehen, ist beim Kapitel 4 «Verkehr» die Volkswirtschaftsdirektion verantwortlich. Das ist auch der Grund, weshalb heute Regierungsrätin Carmen Walker Späh anwesend ist. Ich begrüsse sie auch von meiner Seite ganz herzlich und danke ihr und ihren Mitarbeitenden vom Amt für Verkehr wie natürlich auch den Mitarbeitenden des ARE für die offenen und effizienten Beratungen in der Kommission.

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten. Gemäss Artikel 9 Absatz 2 Raumplanungsgesetz sind kantonale Richtpläne zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Das ist im Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» und im Kapitel 4.9 «Grundlagen» der Fall.

Worum geht es? Gegenstand der vorliegenden Richtplanvorlage im Teil «Verkehr» ist die Abstimmung des kantonalen Richtplans mit der am 23. August 2017 vom Bundesrat beschlossenen Anpassung des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich, zu welcher der Regierungsrat mit Beschluss 88/2017 Stellung genommen hat.

Mit der Anpassung des SIL-Objektblatts wurden die raumplanerischen Leitplanken für wichtige Entwicklungsschritte des Flughafens und die Umsetzung von Massnahmen aus der Sicherheitsüberprüfung festgelegt. Im Vordergrund stehen dabei Anpassungen im Hinblick auf einen Betrieb auf den möglicherweise verlängerten Pisten 28 und 32 – hier hat gemäss Flughafengesetz das Volk in jedem Fall das letzte Wort, und die Pistenverlängerungen sind ausdrücklich nicht Gegenstand dieser Vorlage – und mit Südabflügen geradeaus bei Bise und bei Nebel. Hierzu fand ein Hearing mit Vertretern des BAZL, des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, in der KEVU statt. Als Konsequenz wird nun das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» angepasst und die sogenannte Abgrenzungslinie in Text und Karte neu festgesetzt. Bislang waren die Abgrenzungslinie beziehungsweise das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» im SIL-Objektblatt lediglich als Zwischenergebnis ausgewiesen. Der vom Kantonsrat am 24. März 2014 festgesetzte und vom Bundesrat am 18. September 2015 genehmigte kantonale Richtplan stützte sich noch auf dieses Zwischenergebnis im SIL-Objektblatt und soll nun gemäss der neuen Festsetzung im SIL-Objektblatt aktualisiert werden. Die Ausführungen zur Abgrenzungslinie im Richtplantext werden entsprechend angepasst.

Zudem soll im Rahmen der Richtplananpassung der im SIL-Objektblatt geringfügig erweiterte Perimeter im östlichen Bereich der Piste 28 und des Tanklagers Rümlang nachgeführt werden. Das Objekt Nr. 4, «The Circle at Zürich Airport, Nebenanlage für kommerzielle Nutzungen», wird als Vorhaben aus dem Richtplantext entfernt, da es sich im Bau befindet und, wie wir wissen, demnächst eröffnet werden soll. Das Grundlagenverzeichnis im Kapitel «Verkehr» wurde unter 4.9 aufgrund der beschriebenen Anpassungen aktualisiert und überarbeitet.

Zusammengefasst geht es um vier Änderungen: Erstens um die Anpassung der Abgrenzungslinie in Text und Karte an die Bundesvorgaben gemäss SIL-Objektblatt Flughafen Zürich. Die bisherige provisorische Formulierung im Text und die provisorische Linienführung in der Karte aus der Richtplan-Totalrevision 2014 wird abgelöst, womit, wie es nun im neuen Text auch steht, der Bund und der Kanton eine deckungsgleiche Abgrenzungslinie festlegen. Zweitens geht es um geringfügige Anpassungen des Flughafenperimeters im östlichen Bereich der Piste 28 und des Tanklagers Rümlang, drittens, um die Streichung des Circles at Zürich Airport und, viertens, um die Aktualisierung des Grundlagenverzeichnisses im Kapitel 4.9.

Änderungen 2, 3 und 4 waren in der Kommission unbestritten. Zu reden gab erwartungsgemäss die beantragte Änderung der provisorischen Abgrenzungslinie. Diese ist eine wichtige raumplanerische Grösse einerseits für den Kanton im Rahmen seiner Flughafenpolitik, andererseits für die betroffenen Gemeinden, Bevölkerung und Landeigentümer innerhalb des Perimeters. Die Abgrenzungslinie umfasst das Gebiet mit bestehender und gemäss SIL-Objektblatt zukünftig möglicher Fluglärmbelastung über dem Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe 2. Die Abgrenzungslinie wird in der Richtplankarte abschliessend festgelegt und kann auf regionaler oder kommunaler Stufe nicht verändert werden. Durch den Umstand, dass die Abgrenzungslinie in der Richtplankarte wie bisher nicht parzellenscharf dargestellt wird, verbleibt hingegen ein Anordnungsspielraum. Dieser stellt sicher, wie in der bisherigen Praxis, dass bei der Festsetzung von Bauzonen angemessen auf örtliche Besonderheiten Rücksicht genommen werden kann. Mit der heutigen Festlegung der Abgrenzungslinie im kantonalen Richtplan wird ein verlässlicher Rahmen für die Optimierung des Siedlungsgebiets festgelegt. Neues Siedlungsgebiet sowie neue Bauzonen für Wohnen sind nur noch ausserhalb der Abgrenzungslinie möglich. Eine Mehrheit der Kommission stimmt dieser sachlichen Änderung als technischem Nachvollzug der Bundesvorgaben gemäss SIL-Objektblatt zu. Sie dient der Planungssicherheit für alle Betroffenen. Eine Minderheit lehnt die Richtplanteilrevision ab. Kritisiert wird vor allem die Übernahme von Bundesvorgaben ohne kantonale Gestaltungsmöglichkeiten. Weitere Anträge wurden in der Kommission keine gestellt. Im Weiteren nimmt der Kantonsrat gemäss Dispositiv römisch II den Erläuterungsbericht zu den Einwendungen in der Fassung der Vorlage 5517a zur Kenntnis. Neben dem standardisierten einleitenden Kapitel im Teil A werden im Teil B die Einwendungen zum Kapitel Verkehr aufgeführt, einerseits zum Kapitel 4.7 als Teil dieser Vorlage, andererseits zu weiteren Kapiteln, die aber nicht Teil dieser Vorlage sind. Ich bitte Sie, den Anträgen der Kommission zu folgen. Danke.

Minderheitsantrag Franziska Barmettler, Thomas Forrer, Florian Meier, Barbara Schaffner:

I. Die Teilrevision 2017 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr», wird nicht festgesetzt.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Eine Minderheit der Kommission stellt Antrag auf Nichtfestsetzung. Ich gehe in meinem Votum auf die Gründe aus Sicht der Grünliberalen Fraktion ein:

Die Grünliberale Fraktion ist nicht bereit, einer Erweiterung der Abgrenzungslinie durch den Bund quasi im autonomen Nachvollzug zuzustimmen. Gerne erläutere ich im Folgenden unsere inhaltlichen und prozeduralen Bedenken etwas genauer: Bei Raumfragen treffen bekanntlich zwei Dynamiken aufeinander: Der Bund legt Sachpläne fest, der Kanton den Richtplan. Beide liegen auf derselben Hierarchiestufe und müssen aufeinander abgestimmt werden. Letzteres gilt auch für die Abgrenzungslinie. Die vorliegende Situation ist nun so, dass der Bund ein neues Sicherheitskonzept umgesetzt und entsprechend den Sachplan angepasst hat. Wir als Kanton haben hingegen die Abgrenzungslinie 2015 festgelegt, mit dem Ziel, für 25 Jahre Planungssicherheit zu schaffen. Und dann gibt es noch die grosse Unbekannte namens Staatsvertrag mit Deutschland. Derzeit ist nicht bekannt, ob und wann der Ratifizierungsprozess abgeschlossen werden kann.

Für die Grünliberalen ist klar, dass die Abgrenzungslinie verbindlich sein muss. Für eine Anpassung muss es deshalb schon sehr grundsätzliche Gründe geben, und dies ist im vorliegenden Fall unserer Meinung nach eben nicht gegeben. Der Bund begründet die Anpassung mit dem neuen Sicherheitskonzept und der damit verbundenen längerfristigen Betriebsvariante 4-LVP. Die entsprechenden Fragen für uns sind: Können die damit angestrebten Sicherheitsgewinne nicht auch mit rein betrieblichen Massnahmen erreicht werden? Und was sind die Kontrollmassnahmen, damit das Konzept nicht zu ungewollten Kapazitätserweiterungen führt? Klare Antworten auf diese Fragen haben wir im SIL nicht gefunden. Beginnen wir mit den neuen Abflugrouten, in der Berichterstattung des Bundes steht dazu: «Diese frühzeitige Separation der nach Osten von den nach Westen respektive Süden abfliegenden Flugzeuge ist sowohl aus Sicherheits- als auch aus Kapazitätsgründen vorteilhaft.» Bezüglich Südanflüge geradeaus bei Bise und Nebel hatte sich der Kanton Zürich in der Vernehmlassung gegen die Nebelvariante ausgesprochen. Weiter verlangte der Kanton vom Bund, Südstarts geradeaus zur Kapazitätssteigerung in den Hauptverkehrszeiten seien im SIL-Objektblatt in aller Klarheit auszuschliessen. Die Stadt Zürich und einzelne Gemeinden machten zudem geltend, die Zahl von 13'000 Südabflügen geradeaus pro Jahr entspreche nicht mehr einer für sie akzeptablen ausnahmsweisen Anwendung. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hatte für all diese Bedenken aus Zürich kein Gehör.

Weiter wird im Nachtbetrieb aufgrund der aktualisierten Luftverkehrsprognosen mit einer höheren Anzahl von Flugbewegungen gerechnet, was zu einem Anstieg der Nachtflüge führt. Die Bewegungszahlen pro Jahr nach 22 Uhr wurden von 10'300 auf 12'800 erhöht und somit auch

das Gebiet mit Lärmauswirkungen im SIL angepasst. Wieso wird hier eine Entwicklung abgebildet, die man zukünftig vermeiden will?

Insgesamt hält das Bundesamt für Zivilluftfahrt fest, dass mit der Änderung des SIL-Objektblatts der Flughafen keine Mittel erhält, um im Vergleich zu heute eine deutliche Kapazitätssteigerung zu erzielen. Was heisst denn hier «deutlich»? Klar ist auf jeden Fall: Der Spielraum wird insgesamt grösser.

Nebst diesen inhaltlichen Vorbehalten stehen wir auch einem Verfahren kritisch gegenüber, in dem der Kanton Bundesvorgaben ohne die Möglichkeit der Mitgestaltung einfach nachzuvollziehen hat. Der Flughafen Zürich ist wichtig für eine dynamische Metropolitanregion Zürich und gleichzeitig stellt er eine Belastung für Anwohnerinnen und Anwohner und für die Umwelt dar. Die Grünliberalen sind stets bemüht, dieses Spannungsverhältnis im Sinne aller zu entschärfen. Eine Anpassung der Abgrenzungslinie vor diesen Hintergründen trägt nicht zu einer Entschärfung bei, insbesondere, wenn man bedenkt, dass die Rahmenbedingungen für die Benützung des süddeutschen Luftraums noch ungeklärt sind.

Wir lehnen deshalb die Teilrevision ab und fragen Sie an, unseren Antrag zu unterstützen. Vielen Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich spreche im Sinne dieses Eintretens und auch im Sinne der Ratseffizienz zur gesamten Teilrevision und zum Minderheitsantrag: Tatsächlich hat der Kanton Zürich – und damit auch wir – nur einen begrenzten Einfluss auf diesen Teil des Richtplans. Wir haben die wenig kreative Aufgabe, die Bundesvorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt, SIL, welcher im Jahr 2017 vom Bundesrat festgesetzt wurde, nachzuvollziehen. Immerhin hat sich die KEVU, wie der Kommissionspräsident erwähnt hat, nicht einfach damit zufriedengegeben und hat sich in der Kommissionsarbeit intensiv mit der Thematik auseinandergesetzt. Die Abgrenzungslinie, AGL, ist ursprünglich eine Zürcher Erfindung, um die Fluglärmbelastung grafisch im Richtplan abzubilden. Wichtig für uns und die betroffenen Regionen ist, dass nun mit der vom Bund übernommenen und deckungsgleich festgesetzten AGL langfristige Rechtssicherheit hergestellt wird. Was nicht sein darf, ist, dass die AGL in kurzen Abständen, vom Bund quasi dekretiert, angepasst wird. Diese Gefahr besteht jedoch kaum, da nun die künftigen Entwicklungen aufgenommen wurden und zudem auch die Flugzeuge mit jeder Generation um Faktoren leiser werden. Sie steigen auch besser, was den Lärm am Boden wesentlich reduziert. Die Li-

nie wird also eher schrumpfen als zunehmen. Ebenfalls haben übergeordnete Anordnungen, wie zum Beispiel die Verordnung mit Deutschland, die DVO, nur begrenzten Einfluss, denn das Pistensystem ist gegeben, die Ausrichtung der Pisten wird sich also nicht ändern. Die aktuelle AGL mit Auswirkungen und Anpassungen im Norden, im Bereich des Wehntals und bei Buch am Irchel ergibt sich aus der Sicherheitsüberprüfung, welche zahlreiche problematische Kreuzungssituationen ergeben hat. Mit dem SIL 2, der auch Sicherheits-SIL genannt wird, werden diese heiklen Konflikte weitgehend ausgeräumt. Auch die vielzitierten Pistenverlängerungen würden dazu beitragen, die AGL beinhaltet daher auch die Auswirkungen, wenn sie dann realisiert werden sollten. Ich erinnere jedoch daran, dass die Verlängerungen bereits im bestehenden Richtplan festgesetzt und nicht Gegenstand dieser Anpassung sind, wie das kürzlich aus gewissen Kreisen dargestellt wurde. Wenn dann einst die Pistenverlängerungen tatsächlich projiziert werden, werden wir so oder so darüber abstimmen können. Die Diskussion kann dann geführt werden. Weigern wir uns, die AGL wie nun vorliegend einzutragen, wird sie vom Bund festgesetzt; da nützt es nichts, nach Asterix (*französische Comicfigur*) den gallischen Kanton zu spielen.

Da jedes Geschäft, das nur schon am Rande mit dem Flughafen zu tun hat, mit Sicherheit eine ausufernde Fluglärmdebatte auslösen wird, was, so befürchte ich, auch heute der Fall sein wird, erlaube ich mir, ein immer wieder kultiviertes Missverständnis auszuräumen: Gegen all die Massnahmen, wie Pistenverlängerung, Schnellabrollwege und Pistenumrollungen, wird von den Fluglärm-Foren aus allen Himmelsrichtungen immer wieder opponiert, weil in keinem Fall die Kapazität gesteigert werden dürfe. Es ist eben neben den Sicherheitsaspekten, dem kreuzungsfreien Betrieb, auch das Quäntchen Kapazität in den Spitzenzeiten, mit dem sich die Verspätungen vermeiden lassen, die dann in der Abbauphase um 23 Uhr für Ärger sorgen. Die weiteren Teile der Richtplananpassung, wie die Veränderung am Perimeter für die Pistenumrollung, das Tanklager in Rümlang oder der bereits fast fertiggestellte Circle sind weitere logische Schritte dieser Revision. Wer den Flughafen als wesentliches Element unseres Wirtschaftsstandortes anerkennt und zugleich die Bevölkerung vor den Auswirkungen schützen will, sollte die Weiterentwicklung und Effizienzsteigerung der Infrastruktur und den Betrieb am Flughafen unterstützen.

Die SVP stimmt der Richtplanrevision als Gesamtes zu und lehnt den Minderheitsantrag ab. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der Flughafen Zürich wächst und wächst und niemand macht etwas gegen dieses Wachstum. Aber das immer häufigere und weitere Fliegen muss keine Gegebenheit sein, und auch der Markt darf nicht sämtliche Freiheiten haben und damit unsere Natur und Gesellschaft kaputtmachen. Hier noch eine Vorbemerkung: Diese Kritik bezieht sich auf den Flughafen vor Corona-Zeiten (*Covid-19-Pandemie*). Da aber die meisten Akteure wieder so schnell wie möglich zu diesem Zustand und damit dem weiteren Wachstum zurück wollen, bleiben wir bei unserer kritischen Haltung.

Wir von der SP sind immer sehr kritisch, wenn es um Richtplaneinträge rund um den Flughafen Zürich geht. Zum Beispiel ist die heute zu besprechende Erweiterung des Perimeters eigentlich stossend. Aber da sie nur so klein ist, reicht das der SP nicht, die Vorlage zu torpedieren. Ausserdem hat der Bund diese Erweiterung sowieso bereits eigenmächtig im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt eintragen, und Sachpläne übersteuern die Richtpläne.

Im Rahmen der Erweiterung des Flughafenperimeters werden auf der Ostseite auch Retentionsflächen verschoben. Diese Retentionsflächen sind im allgemeinen Sprachgebrauch Moore. Und Moore können nicht verschoben werden. Sie können nur neu angelegt werden, und wenn man das richtig macht, dann entstehen in vielen Jahren bis Jahrzehnten wieder lebendige Moore. Da der Richtplan ein Planungsinstrument über genau solche Zeiträume ist, können wir auch mit diesem Versprechen leben. Aber wir werden sicher genau beobachten, wie sich diese neu angelegten Retentionsflächen entwickeln.

Der Bund hat Pistenverlängerungen schon einmal über den Willen der Mehrheit hier im Zürcher Kantonsrat hinweg einfach in den Richtplan eingetragen. Das finden wir weiterhin sehr stossend. Diese Missachtung des lokalen Widerstandes ist nicht zu akzeptieren. Aber die Pistenverlängerungen sind nicht Teil dieser Richtplanvorlage. Sobald aber ein Finanzierungsbegehren von Flughafen und Regierung kommt, werden wir dieses mit Sicherheit wieder bekämpfen. Denn wir akzeptieren keine Erhöhung der Kapazität am Zürcher Flughafen. Ein stabiler Verspätungsabbau ist auch uns wichtig, um die Nachtruhe endlich wirklich ab 23 Uhr zu erreichen. Aber das darf nicht mit neuen Kapazitäten erreicht werden, sondern durch einen vernünftigen Flugplan.

Der relevante Teil dieser Vorlage ist aber die Abgrenzungslinie. Da haben wir auch zuerst gedacht: Was kommt hier wieder für eine Monsterlinie aus Bern in unseren Zürcher Richtplan hinein und damit natürlich auch in den Kantonsrat? Aber wir haben uns in der Kommissionbera-

tung überzeugen lassen, dass hier der Wunsch der Gemeinden nach Planungssicherheit einfließt. Diesen Wunsch hat Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh gut in Bern eingebracht und nun hier in den Richtplan eingetragen. Auch wir von der SP wollen für die Gemeinden und deren Bewohnerinnen und Bewohner Sicherheit bei der zukünftigen Entwicklung, also die klare Ansage, wo Wohnzonen möglich sind und wo eben nicht. Auch Ansprüche von Entschädigungsmechanismen aus dem Flughafenfonds werden dank der eingetragenen Abgrenzungslinie klar geregelt. Diese Unterstützung für Menschen, die vom Fluglärm geschädigt werden, wird nun endlich klar geregelt.

Mit der Abgrenzungslinie wissen wir in Zukunft alle, wo und wann welcher Fluglärm zu erwarten ist. Darauf können wir uns dann in Zukunft berufen – hier im Kantonsrat, aber natürlich noch stärker in den Gemeinden. Durch diese klare Umhüllung des Flughafens gelten auch klare Regeln für alle Richtungen des An- und Abfliegens. So nehmen hoffentlich irgendwann die Streitereien unter den verschiedenen Regionen ab, und wir bekämpfen rund um den Flughafen das ungebremsste Wachstum, und das nicht nur aus einer persönlichen Betroffenheit heraus. Darum unterstützen wir mehrheitlich die Abgrenzungslinie und damit auch die ganze Vorlage.

Wie Sie meinen Ausführungen entnehmen konnten, sehen wir doch auch sehr viele Kritikpunkte in dieser Vorlage. Eine Minderheit der Fraktion gewichtet diese Kritik höher als die Vorteile der Abgrenzungslinie. Diese Minderheit wird darum die Vorlage als Ganzes ablehnen und diese berechtigte Kritik unterstreichen.

Die Unterstützung dieser Richtplanvorlage wird uns aber auch weiter nicht davon abhalten, in Zeiten der Klimakrise die Massenfliegerei kritisch zu hinterfragen. Und wir hoffen, dass unser Druck, der hier im Kantonsrat ja inzwischen mehrheitsfähig ist, auch erhört wird. Und dann kann irgendwann die Fläche in der Abgrenzungslinie wieder schrumpfen. Aber dazu muss die Abgrenzungslinie erst mal in den Richtplan aufgenommen werden, und dazu geben wir heute eben einen Grossteil der SP-Stimmen.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Ich spreche im Namen der FDP zu allen materiellen Änderungen bezüglich Richtplan-Teilrevision im Kapitel 4. Diese Änderungen hat Ihnen der Kommissionspräsident Alex Gantner bereits erläutert. Ich spreche auch zum Minderheitsantrag der Grünliberalen und der Grünen.

Der Gegenstand der Richtplanänderung ist im Kapitel 4, Verkehr, die Abstimmung des kantonalen Richtplans mit der am 23. August 2017

vom Bundesrat verabschiedeten Anpassung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich – wahrlich, in dieser Anpassung und im Nachvollzug, wie bereits von Christian Lucek angesprochen, kein kreativer Prozess. Aber auch das gehört zu unserer Aufgabe. Sachpläne des Bundes, wie eben dieser heute diskutierte Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, sind längerfristig angelegte Planungsinstrumente, um raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abzustimmen. Die periodische Überprüfung und damit auch die Anpassung, wo nötig, gehören dazu. Und weil die Sachpläne mit den kantonalen Entwicklungsvorhaben zu harmonisieren sind – es sind ja Bundesinstrumente –, verlangen sie nach Anpassungen auch in den kantonalen Gesetzen.

Gemäss der ihm zustehenden Kompetenz hat der Bundesrat die Abgrenzungslinie und das Gebiet mit Lärmauswirkungen im SIL-Objektblatt angepasst. Folgerichtig und zwangsläufig – das ist für uns im Kanton Zürich natürlich ein bisschen störend – ergibt sich in diesem Bereich nun auch für den kantonalen Richtplan ein Anpassungsbedarf, was ganz klar den Voraussetzungen des nationalen Raumplanungsgesetzes (*RPG*) entspricht. Und dieses dient, wie bereits gesagt, der Abstimmung und Harmonisierung der nationalen und kantonalen Bestrebungen in den raumwirksamen Tätigkeiten. Wer meint, um eine Anpassung her-umzukommen, der respektiert das *RPG* entweder nicht oder verkennt es.

Es ist ebenfalls bereits gesagt worden, dass der Hintergrund der Anpassung des SIL-Objektblattes durch den Bundesrat vor fast drei Jahren Anforderungen an die betriebliche Sicherheit am Flughafen Zürich ist. Gegenstand der SIL-Objektblattanpassung ist beispielsweise das ebenfalls bereits erwähnte neue Bisen- und Nebelkonzept mit Südstarts geradeaus. Aber all diese wirklich sehr interessanten betrieblichen und für die Entwicklung des Flughafens Zürich und eben auch als Garant für einen sicheren Flugbetrieb zweifellos zentralen Fragen sind, so spannend sie wären – und es wird sicher weiterhin darüber gesprochen werden – nicht Gegenstand der heutigen Richtplanänderung und auch nicht Gegenstand der heutigen Diskussion. Es geht hier, wie auch bereits gesagt, lediglich um die Anpassung der Lärmkurven, das Gebiet mit Lärmauswirkungen und die Festsetzung der Abgrenzungslinie. Diese Abgrenzungslinien waren im SIL-Objektblatt bisher lediglich als Zwischenergebnis ausgewiesen und unser kantonaler Richtplan stützte sich ebenfalls noch auf dieses Zwischenergebnis. Das hat der Bundesrat nun korrigiert und da müssen wir nachziehen als technischer Nachvollzug. Für die FDP ist die Abgrenzungslinie ein zentral wichtiges raumplanerisches Instrument für die Entwicklung der Flughafenregion. Und die

Festsetzung auch im kantonalen Richtplan ist wichtig, da damit verbindliche Eckwerte für die Siedlungsentwicklung in den genannten Regionen geschaffen werden und eine Abstimmung zwischen der Siedlungs- und der Flughafenentwicklung gewährleistet werden kann.

Heute bestehen nun tatsächlich inhaltliche Differenzen zwischen der im SIL-Objektblatt vorgesehenen und der im kantonalen Richtplan festgelegten Abgrenzungslinie. In der Wertung der Anpassung dieser Abgrenzungslinie schliesst sich die FDP dem Regierungsrat an. Auch uns ist eine gute internationale Erreichbarkeit der Schweiz und des Metropolitanraums Zürich durch den Luft- und natürlich auch durch den Bahnverkehr – aber hier sprechen wir über den Luftverkehr – weiterhin wichtig. Daher sehen wir in der Anpassung der Abgrenzungslinie nicht nur einen Nachvollzug an die bestehende Nachfrage – es geht da um die Flugbewegungen in den ersten Nachtstunden –, sondern auch eine Möglichkeit für eine stabile Weiterentwicklung und auch eine stabile Koexistenz von Flughafen und Bevölkerung. Denn es gilt, die Entwicklung des Flughafens Zürich bestmöglich auf den Schutz der Bevölkerung abzustimmen, beispielsweise mit einer konsequenten Ausrichtung auf einen stabilen Flugbetrieb tagsüber, der es erlaubt, die Nachtflugsperrre einzuhalten. Zudem erlaubt gerade die Anpassung der Abgrenzungslinie im Richtplan es heute auch, Förderbeiträge aus dem kantonalen Programm «Wohnqualität Flughafenregion» auszurichten. Damit kann die lokale Bevölkerung bei Massnahmen zur Verbesserung des passiven Schallschutzes wirkungsvoll unterstützt werden.

Für die FDP ist damit klar, dass sich die widerspruchsfreie Abstimmung der Rahmenbedingungen um den Flughafen Zürich einerseits und für die Raumentwicklung in der Flughafenregion andererseits, die Festlegung im SIL und im kantonalen Richtplan gegenseitig ergänzen müssen. Ein Verzicht auf die Festsetzung der deckungsgleichen Abgrenzungslinie würde bedeuten, dass wir keine Vorgaben zur angestrebten Raumentwicklung in den betroffenen Regionen hätten. Für uns bedeutet das in Bezug auf die Raumentwicklung keinesfalls eine wünschenswerte Planungssicherheit, im Gegenteil: Mit der Abgrenzungslinie schaffen wir eben diese wichtige Planungssicherheit. In diesem Sinne ist es zentral wichtig, dass die neue Abgrenzungslinie längerfristig Bestand haben wird, da hoffen wir mit den anderen Parteien auch darauf, und wir danken der Regierung, dass sie sich dafür in Bern einsetzt.

Die FDP folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit. Wir stimmen der Richtplanänderung zu und lehnen den Minderheitsantrag der Grünliberalen und Grünen ab. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Wenn wir über die Erweiterung der Abgrenzungslinie sprechen, dann sprechen wir über die Zunahme der fluglärm betroffenen Personen, wir sprechen über eine deutliche Zunahme der Flugbewegungen während der Nacht und wir sprechen über die Verlängerung der Pisten 28 und 32. Mehr Lärm, mehr Flugbewegungen, längere Pisten, das alles lehnen wir Grüne ab.

Sie haben es bereits gehört, wir hätten gar keine Wahl, ob wir diese Linien nun im Richtplan festlegen wollen oder nicht. Im SIL, dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, sei alles festgelegt und der Bund würde uns überstimmen. Nun frage ich Sie, warum wir das ganze Prozedere denn brauchen, wenn wir angeblich so gar nichts dazu zu sagen haben. Wir Grünen machen – genau wie die Grünliberalen – von unserem guten Recht Gebrauch, den Eintrag dieser neuen Linie abzulehnen. Wir erachten diese Linien als falsch, deshalb sind wir bereit, einen Widerspruch zwischen dem SIL auf Bundesebene und dem Richtplan auf kantonomer Ebene in Kauf zu nehmen.

Während der letzten zehn Jahre fand ein Kapazitätsausbau von fast 40 Prozent während der ersten Nachtstunde statt. Und mit der Betriebsvariante 4-LVP sollen die Pisten 28 und 32 verlängert und der masslose Ausbau während der Nacht weitergeführt werden. Das läuft der dringend nötigen Reduktion des CO₂-Ausstosses diametral zuwider. Die Erweiterung der Abgrenzungslinie nimmt den Entscheid zur Betriebsvariante 4-LVP bereits vorweg. Und die Folgen der Lärmbelastung sind klar: Die Nachtruhe der Bevölkerung innerhalb der erweiterten Abgrenzungslinie wird um eine Stunde verkürzt. Die Raumentwicklung in den Gemeinden wird eingeschränkt und das Bauen von Wohnbauten wird, wenn überhaupt, nur noch unter strengen Auflagen möglich sein. In Gebieten mit Lärmgrenzwertüberschreitung dürfen Sie Schlafzimmerfenster nur noch mit automatischem Motor bauen. Einfach das Fenster zu öffnen, um zu lüften, ist dann nicht mehr möglich. Und auf dem Sitzplatz ist der Lärm vergleichbar, wie wenn Sie an die Hauptstrasse sitzen. Zukünftige Lärmbelastung und Grenzwertüberschreitungen im Richtplan festzuschreiben, hat für uns Grüne nichts mit dem Vorsorgeprinzip zu tun. Vorsorge heisst für uns, die Flughafenpolitik an der Dringlichkeit der Reduktion des CO₂-Ausstosses und an der Reduktion der Lärmbelastung auszurichten. Und Vorsorge heisst für uns auch, den Flugbetrieb so auszurichten, dass die im Flughafengesetz festgeschriebene Nachtflugsperrzeit zwischen 23 Uhr und 6 Uhr morgens eingehalten werden kann. Auch wenn es noch drei Jahre dauern mag, bis sich der

Flugverkehr wieder erholt hat: Mögliche Reduktionen der Lärmbelastung durch den Einsatz neuer und leiserer Flugzeuge dürfen nicht mit einem Ausbau der Kapazität zunichtegemacht werden.

Wir Grüne fordern, dass der Regierungsrat hier klar Position für die lärm betroffene Bevölkerung bezieht. Den Kommissionsantrag werden die Grünen ablehnen. Ich danke Ihnen.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Der kantonale Richtplan muss an die verabschiedeten Änderungen des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich angepasst werden. Es handelt sich um Entwicklungsschritte des Flughafens und um die Umsetzung von Massnahmen der Sicherheitsüberprüfung. Uns sind die Sicherheit des Flugbetriebs und die Rechtssicherheit für den Flughafen und die Region wichtig. Ausserdem wurde das Gebiet mit Lärmauswirkungen angepasst und die Abgrenzungslinie festgelegt. Wir erwarten, dass für eine optimale Raumplanung diese Abgrenzungslinie nun für längere Zeit gültig ist, obwohl, wenn in Bern eine Linie auf einem Plan neu gezogen wird, nicht einfach mehr oder weniger Lärm entsteht. Leider haben wir hier den Auftrag, eine Bundesvorgabe im kantonalen Richtplan nachzuvollziehen, ohne dass wir darauf Einfluss nehmen können; dies ist sicherlich unschön. Aus diesem Grund muss der Kanton Zürich als Standortkanton des Flughafens Zürich seine Vorstellungen und Anliegen zum Flughafen in Bern immer wieder klar kommunizieren und vertreten. Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh hat die wichtige Aufgabe, diese Interessen des Kantons in Bern einzubringen und zu verteidigen.

Nach umfassender Information in der KEVU stimmt die CVP-Fraktion den Änderungen des SIL zu und lehnt den Minderheitsantrag ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Weil schon fast alles Wesentliche gesagt wurde, die Meinungen gemacht sind und sich in Ihren Köpfen eventuell die Frage eingenistet hat, wie Sie unauffällig zum dritten Kaffee kommen, möchte ich Sie im Folgenden mit der Reizworttaktik zum Zuhören verführen:

Reizwort Nummer 1 nennt sich «Kapazitätserweiterung des Flughafens». Für uns als EVP ist klar, dass die Kapazität des Flughafens nicht vergrössert werden darf, aber das ist hier auch nicht das Thema. Trotzdem kann dieses Reizwort Misstrauen und rote Köpfe verursachen, aber nur, wenn wir betreffend den Richtplaneinträgen zu den Pistenverlängerungen Angst vor Missbrauch haben. Doch als Politiker und Politikerinnen sollten wir keine unnötigen Adrenalinschübe verursachen und deshalb diese Einträge gelassen betrachten. Genau das haben wir in der

Kommission gemacht und dabei festgestellt, dass die Anzahl Flugbewegungen nicht erhöht wird und dass das heute gültige Regime der Betriebszeiten nicht ausgedehnt wird. Für uns als EVP sind diese Rahmenbedingungen eine unabdingbare Grundlage, um den Flughafenverantwortlichen vertrauen zu können. Zudem ist die Bestimmung, dass eine konkrete Pistenverlängerung in jedem Fall vor das Volk muss, wohl die wirksamste Beruhigungsspielle und belässt die letzte Verantwortung zu diesem Thema dort, wo sie auch hingehört, nämlich beim Volk.

Reizwort Nummer 2 heisst «Fluglärm-Belastung» und ist ein Evergreen. Als Ohrwurm der unsympathischen Art jagt es den Blutdruck vieler Ratsmitglieder seit Jahren in die Höhe, was wir in einem gewissen Sinn auch nachvollziehen können. Davon Betroffene sehen aber dann nicht mehr, dass mit der Festlegung der neuen sogenannten Abgrenzungslinie nicht nur die ohnehin schon aktuelle Realität abgebildet wird, sondern auch die Schallschutzmassnahmen für die vom Lärm betroffenen Menschen ausgedehnt werden können. Und es besteht doch grosser Konsens, dass wir vom Flughafen erwarten, dass er an seinen bereits ergriffenen Massnahmen zur Lärmreduktion nicht nur festhält, sondern sie stetig weiter ausbaut.

Reizwort Nummer 3 rüttelt mit seiner unschönen Sperrigkeit auf, denn es lautet «Bundesvorgaben-Nachvollzug». Und obwohl uns der Bund immer wieder damit provoziert, wirkt es noch immer. Denn es verletzt unseren Stolz als wirtschaftsstarken und eigenständigen Kanton, wenn man uns Vorgaben macht, zu denen wir nichts zu sagen haben. Daher die berechnete Frage: Sollen wir auch diese Kröte schlucken? Die Antwort: Leider ja, obwohl Würgegefühl unausweichlich sein werden. Ja, weil eine Weigerung nicht zu einem besseren Menü führt und unnötig Energie kostet, da der Bund den Kanton übersteuern kann. Ja, weil der Nachvollzug immerhin auch Rechts- und Planungssicherheit für die Region und den Flughafen gibt.

Also Augen zu und runter damit? Das gelingt nicht allen in unserer Fraktion. Weil in der Gesamtheit dieser trotz allem nachvollziehbaren Argumente einige schwerverdauliche Aspekte übrigbleiben, werden unsere beiden Kantonsräte aus dem Bezirk Winterthur der Teilrevision nicht zustimmen. Ihr Unbehagen dokumentiert in gewisser Weise das generelle Misstrauen gegenüber Pistenverlängerungen, das sich auch in Teilen der Bevölkerung findet.

In der Abwägung aller Vorteile gegenüber den Nachteilen wird jedoch die Mehrheit der EVP-Fraktion der Teilrevision zustimmen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich hoffe, Sie haben alle gut geschlafen, denn, wenn Sie beim dritten Kaffee angelangt sind, wie vorhin Daniel Sommer ausgeführt hat, gehe ich davon aus, dass Sie eher einen schlechten Schlaf hatten. Zumindest für mich, der ich wenig Kaffee trinke, gilt: Wenn ich schon vor zehn Uhr beim dritten Kaffee bin, habe ich tendenziell weniger als drei, vier Stunden Schlaf gehabt. Wie auch immer, zum Geschäft selber: Wie Sie bereits vorher gehört haben, geht es hier bei der Richtplanänderung um eine Anpassung der Abgrenzungslinie des Flughafens sowie auch um eine Pistenverlängerung. Diese solle dem Flughafen weitere Kapazitäten verschaffen, die insbesondere auch für grössere Flugzeuge gebraucht werden. Weiter sollen Lärmschutzwerte angepasst werden, eine Kosmetik-Massnahme, die in diesem Bereich keine Verbesserung darstellt.

Auch der Regierungsrat hat sich bereits klar geäussert, worum es ihm bei dieser Änderung geht: Der Flughafen Zürich soll ein Drehkreuz bleiben. Im Klartext heisst dies: Der Flughafen soll weiterwachsen, die Zahl der Nachtflüge wird weiter steigen; dies zum Leidwesen von Anwohnern und Umwelt. Dies ist keine Entwicklung, die wir befürworten. Wir sehen daher keine Notwendigkeit, den Richtplan anzupassen und werden diese Änderungen ablehnen.

Hans Finsler (SVP, Affoltern a. A.): Ich bin etwas erstaunt, welch aufmüpfig-kritischer, fast revolutionärer Widerstand dieser Plananpassung von grün-linken Kreisen entgegenschlägt, ist sie doch letztlich nur eine Konsequenz des andauernden Wachstums der Bevölkerung in unserer geografisch begrenzten Region. Aus meiner persönlichen Sicht wäre es wünschenswert und mitunter durchaus konstruktiv, wenn sich dieser kritisch-aufmüpfige Geist auch in anderen Dingen zeigen könnte, manchmal vielleicht sogar gleichzeitig mit Anliegen, die von der SVP vorgebracht werden. Ich danke.

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Die Vorredner haben mich jetzt doch noch zu einer Replik ermuntert, allen voran, Florian Meier, der einsame Gallier, der hier den Widerstand noch kultiviert. Leider fehlt ihm die Gelassenheit von Herrn Sommer, er hätte sich bei diesem eine Scheibe abschneiden können, obwohl auch bei der EVP sich doch einige Leute aus dem Widerstand in der Region Winterthur weichprügeln liessen. Denn wider besseren Wissens, Herr Meier, pflegen Sie hier einen grünen Populismus. Sie sind von der Partei, die der SVP bei jeder Gelegenheit Populismus vorwirft, und kulti-

vieren hier Populismus in Reinkultur, denn Sie kennen die Hintergründe en détail. Es geht bei der Abgrenzungslinie nicht darum, mehr Leute zu belärmen. Sie wird eben genau dort hingelegt, damit die Abflüge in möglichst wenig besiedeltem Gebiet stattfinden und weniger Personen belärmt werden. Das Gespenst des masslosen Ausbaus, das Sie hier an die Wand malen, ist einfach falsch. Es geht um Optimierungen, es geht darum, eben genau die verspäteten Abflüge zu vermeiden, damit die Nachtflugsperre, wie von Ihnen gefordert und von uns allen gewünscht, auch tatsächlich eingehalten werden kann.

Dann schwingen Sie die CO₂-Keule. Das musste ja sein, aber ich frage Sie jetzt halt wirklich: Macht es Sinn, wenn ein Langstreckenflieger, der auf der Piste 16 startet und nach Asien fliegt, in einer weiten Linkskurve das ganze Zürcher Unterland und dann das Limmattal belärmt, um schliesslich über die Stadt in Richtung Destination zu fliegen, und in dieser Zeit drei Kilogramm Kerosin verbrennt, statt dass er einfach nach rechts drehen würde, Richtung Buch am Irchel, wie das jetzt in der Abgrenzungslinie eingetragen ist? Sie sind einfach beratungsresistent und pflegen hier einen linken Populismus. Ich danke.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich sage es noch einmal deutlich: Der Flughafen Zürich ist für den Kanton Zürich von grosser Bedeutung, aber nicht nur für den Kanton Zürich, sondern für die ganze Schweiz. Denn er ist eine zentrale Infrastruktur für unseren Wirtschaftsstandort, als internationale Verkehrsanbindung, aber auch als Arbeitgeber unzähliger Arbeitsplätze in unserem Kanton. Und auch die Corona-Krise hat es gezeigt: Der Flughafen ist unentbehrlich für den Transport von wichtigen medizinischen Hilfsgütern. Ich weiss natürlich auch: Der Flughafen Zürich hat auch erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt, und dies ist ein Spannungsfeld. Und dieses Spannungsfeld kommt bereits im Flughafengesetz in Paragraf 1 zum Ausdruck.

Trotzdem soll der Kanton Zürich nun aus Sicherheitsgründen Veränderungen an der Abgrenzungslinie vornehmen. Ich glaube, es ist unsere Aufgabe, eine bei den zum Teil diametral unterschiedlichen Interessen tatsächlich nicht einfache Aufgabe, diese Interessenabwägung vorzunehmen, im Bewusstsein, dass das nicht einfach ist. Aber dieses Spannungsfeld, das uns der Gesetzgeber in Paragraf 1 übertragen hat, ist auszuhalten. Und dann kommt noch ein Spannungsfeld beziehungsweise eine Herausforderung auf uns zu, nicht nur das Flughafengesetz, sondern die Tatsache, dass die Federführung für die Zivilluftfahrt tatsächlich beim Bund ist. Nun ist es aber auch so, dass die Raumplanung, wie

es gesagt wurde, Sache der Kantone ist. Im Umfeld des Flughafens beeinflusst der Bund mit seiner Sachplanung die kantonale Raumplanung wesentlich. Es ist tatsächlich so, dass der kantonale Spielraum begrenzt ist – eben wegen diesen auch abschliessenden Kompetenzen des Bundes.

Sie fragen sich vielleicht: «Warum sagt sie das?» Ich denke, es ist immer wieder wichtig, dass man sich vor Augen hält, was wir für Rahmenbedingungen haben, wenn wir hier im Kanton Zürich zu Flughafenentemen diskutieren. Der Anlass, den wir heute für die Revision des Richtplans haben, ist eine Anpassung des Objektblattes des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt. Der Bundesrat hat dieses am 23. August 2017 verabschiedet. Und Hauptanlass dieser jüngsten Anpassung des SIL-Objektblattes sind nun die dringend notwendigen Verbesserungen der betrieblichen Sicherheit. Es handelt sich also um eine sicherheitstechnische Anpassung, und zwar mit Blick auf die verlängerten Pisten 28 und 32 und auch die Südabflüge geradeaus bei Bise und Nebel. Und weil diese sicherheitstechnischen Anpassungen eigentlich keine Auswirkungen auf den kantonalen Richtplan haben, hat der Bund auf eine umfassende Koordination verzichtet.

Nun fragen Sie mich: «Und warum debattieren wir denn heute trotzdem über diesen Richtplan?» Der Bund hat eben auch die sogenannten Anpassungen auf die Lärmauswirkungen beim SIL im Sinne dieser Abgrenzungslinie verabschiedet. Nun könnte ich ja sagen und hätte ich sagen können, diese Anpassung sei ja nicht so weitreichend; in dem Sinne, dass der Kantonsrat nicht so viel Spielraum hat, wie er vielleicht gerne hätte. Ich kann Ihnen aber auch sagen, dass ich mich beim Bund vehement dafür eingesetzt habe, dass trotzdem der Kantonsrat hier das letzte Wort hat. Und warum? Weil es unser Instrument ist, diese Abgrenzungslinie, es ist unser Instrument. Wir wollten und die Gemeinden wollten diese, um Rechtssicherheit zu erzeugen. Der Regierungsrat hat diesen Anpassungen der Abgrenzungslinie aus ganz verschiedenen Gründen zugestimmt. Ein Hauptgrund war sicher auch die Planungssicherheit für die Gemeinden. Und der Regierungsrat hat den Bund aber auch immer deutlich darauf hingewiesen, dass die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan noch nicht stattgefunden hat und dass er noch warten soll, bis das Parlament dies verabschiedet hat.

Schauen Sie, dann einfach zu sagen, das sei ein autonomer Nachvollzug dieses Blattes, wo wir ja nicht viel zu sagen haben, das ist definitiv eine zu kurze Betrachtung. Es geht um die Argumente der Sicherheit, die wir hier nachvollziehen müssen. Und es geht auch um unsere Haltung gegenüber dem Bund und darum, zu zeigen: Auch wenn wir bei diesem

Geschäft nicht viel Spielraum haben, wollen wir diesen Spielraum nutzen, und wir wollen hier mitreden. Der Flughafen Zürich ist auch unser Flughafen im Kanton Zürich und unser Landesflughafen. Aber wir Zürcherinnen und Zürcher haben nicht nur den grössten Nutzen, wir tragen auch die grössten Lasten des Flughafens. Und es ist auch nicht richtig, zu behaupten, wir hätten in Bern kein Gehör gehabt oder hätten es nicht. Schauen Sie, Südstarts im Regelbetrieb waren vorgesehen, dagegen habe ich mich sehr gewehrt. Dann waren auch Südstarts bei Nebel vorgesehen. Ich habe mich dafür eingesetzt, dass der Flughafen darauf verzichtet. Und es ging auch um die Kapazitätsfrage. Und da war es mein Anliegen, dass, wenn es mehr Kapazitäten geben soll, auch wenn das nicht im grossen Bereich ist, dass diese Mehrkapazität in den Verspätungsabbau investiert wird.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dieser Festsetzung doch nun zuzustimmen und zum Geschäft Ja zu sagen. Besten Dank.

Ratspräsident Roman Schmid: Wir kommen zu Punkt zwei, Detailberatung. Zum ganzen Teil, Kapitel Flughafen Zürich, liegen weder Mehrheitsanträge der Kommission noch Minderheitsanträge vor. Wir folgen trotzdem den Unterkapiteln des Textes.

Detailberatung

4 Verkehr

4.7 Luftverkehr

4.7.1.1 Ziele

a) Abstimmung von Sach- und Richtplanung

b) Vorsorge

4.7.1.2 Karteneinträge

a) Abgrenzungslinie

b) Flughafenperimeter

4.7.1.3 Massnahmen

a) Kanton

b) Regionen

c) Gemeinden

4.9 Grundlagen

a) Rechtliche Grundlagen

b) Weitere Grundlagen

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Ratspräsident Roman Schmid: Zu Ziffer römisch I der Vorlage liegt ein Minderheitsantrag von Franziska Barmettler, Zürich, und Mitunterzeichnenden vor. Die Minderheitsantragstellerin hat sich schon geäußert, die Fraktionen auch, ebenfalls die Volkswirtschaftsdirektorin.

Abstimmung über Ziffer I

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Franziska Barmettler gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 113 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Teilrevision 2017 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr», festzusetzen.

II.

Ratspräsident Roman Schmid: Wird das Wort zum Erläuterungsbericht gewünscht? Dies ist nicht der Fall. Der Erläuterungsbericht zu den Einwendungen wird damit zur Kenntnis genommen.

III. und IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Standesinitiative für ein Schliessungsmoratorium für Poststellen bis zum Vorliegen und der Genehmigung einer gesamtschweizerischen Poststellenplanung

Antrag der Kommission für Staat und Gemeinden vom 7. Februar 2020 zur parlamentarischen Initiative Hans-Peter Amrein
KR-Nr. 50a/2018

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Präsident der Kommission für Staat und Gemeinden (STGK): Es geht also jetzt um «Post», es geht nicht um «den Post», also beispielsweise den Post von Mimi Jäger (*Schweizer Influencerin Mirjam Jäger, die mit einem Kommentar zu einer «Black Live Matters»-Demonstration auf Instagram in Kritik geraten ist*), sondern «die Post», die schweizerische Post. Die Kommission für Staat und

Gemeinden beantragt Ihnen, der parlamentarischen Initiative von Hans-Peter Amrein betreffend eine Standesinitiative für ein Schliessungsmoratorium für Poststellen und damit der Einreichung der entsprechenden Standesinitiative in Bern zuzustimmen.

Hintergrund der parlamentarischen Initiative von Hans-Peter Amrein sind die zahlreichen Poststellenschliessungen, die in den letzten Jahren in ländlichen und städtischen Gebieten des Kantons Zürich erfolgt sind. Diese stehen im Zeichen des Wandels, des Wandels durch die Zunahme von Onlineeinkäufen und der fortschreitenden Digitalisierung. Trotz diesen Veränderungen am Markt dürfen aber keine Versorgungslücken für die Bevölkerung entstehen. Diesen Grundsatz nimmt die PI Amrein auf.

Die Gesamtheit der STGK anerkennt die Betroffenheit in der Bevölkerung und die durch die Schliessungen entstandenen Versorgungslücken in gewissen Quartieren und Dörfern. Auch wird von allen Kommissionsmitgliedern die fehlende Einflussmöglichkeit von Gemeinden und lokalen Behörden bemängelt, was nicht zuletzt auf die mangelhafte Kommunikation durch die Post selber zurückzuführen ist.

Die Kommissionsmehrheit sieht in der Einreichung einer Standesinitiative die Chance, die Probleme anzugehen, die durch die Schliessungen der Poststellen entstehen. In der Eröffnung von sogenannten Zugangsstellen in Tankstellen oder Lebensmittelläden mit reduziertem Angebot erkennt die Kommissionsmehrheit keinen vollständigen Ersatz für die geschlossenen Poststellen, welche vorher den vollen Service angeboten haben. Dabei ist insbesondere auch an die ältere Bevölkerung zu denken, die ihren Zahlungsverkehr nicht mehr abwickeln kann, wenn keine Poststelle erreichbar ist. Die weniger mobilen Personengruppen haben einen Einschnitt in ihrer Selbstständigkeit erfahren. Gerade in Zeiten von Corona (*Covid-19-Pandemie*) wurde dies schlagartig offenbar. Es wurde offenbar, wie viele Menschen nach wie vor am Schalter Einzahlungen tätigen. Um diese Menschen der Risikogruppe zu unterstützen, bot dann auch die Post Bezahldienste am Wohnort dieser Menschen an. Das zeigt uns, dass das entsprechende Bedürfnis nach wie vor vorhanden ist.

Bei den Dienstleistungen der Post handelt es sich also und vor allem um einen Service public, weshalb die finanziellen Gesichtspunkte nicht allein im Zentrum stehen sollen. Die Gewährleistung der Versorgungssicherheit sollte Priorität haben, und genau darauf, auf die Versorgungssicherheit aller Menschen, darauf zielt die Initiative von Hans-Peter Amrein ab: Die Post ist anzuweisen, keine Stellen mehr zu schliessen, bis nicht eine genehmigte Versorgungsplanung vorliegt.

Die Kommissionsminderheit erkennt in den Postagenturen, die unter anderem auch in Apotheken integriert sind, eine konstruktive Alternative in Zeiten des wirtschaftlichen Wandels. Zudem sieht sie darin auch klare Vorteile, wie beispielsweise die längeren Öffnungszeiten. Im Kern argumentiert die Kommissionsminderheit damit, dass die Post als Unternehmen die betriebswirtschaftlichen Aspekte berücksichtigen muss. Aus dieser Perspektive müssen zukunftsorientierte und wirtschaftlich sinnvolle Lösungen angestrebt werden. Ein Schliessungsmoratorium verschliesst sich solchen Lösungen, so die Minderheit. Vielmehr würde es in die aktuell laufende, marktorientierte Planung der Post eingreifen und ihr die hierfür nötige Flexibilität nehmen. Aus den genannten Gründen beantragt die Minderheit der Kommission, die parlamentarische Initiative abzulehnen.

Abschliessend komme ich noch zur in der Kommission diskutierten Frage, ob eine Standesinitiative das richtige Instrument ist, um das Anliegen der parlamentarischen Initiative Amrein auf Bundesebene einzubringen: Es wurde teilweise die Befürchtung geäussert, dass die Standesinitiative, statt eine positive Wirkung zu erzielen, einen Abwehrreflex gegen den Kanton Zürich provozieren könnte. Zudem wurde kritisiert, dass es sich nicht um ein typisch zürcherisches Thema handelt, sondern alle Regionen der Schweiz gleichermassen betroffen seien. Die Kommissionsmehrheit stellt sich jedoch auf den Standpunkt, dass dem Anliegen der parlamentarischen Initiative mittels einer Standesinitiative Gehör verschafft werden soll. Dass deswegen ein Anti-Zürich-Reflex zu befürchten ist, davon ist die Kommissionsmehrheit nicht überzeugt. Denn der Kanton Zürich repräsentiert auch die Vielfalt: die grösste Stadt der Schweiz mit 400'000 Einwohnern, aber beispielsweise auch die Gemeinde Berg am Irchel – wir haben von dieser Gemeinde in der vorherigen Debatte (*über die Vorlage 5517a*) kurz gehört, der Gemeindename fällt an dieser Stelle schon wieder –, die Gemeinde Berg am Irchel, in der auf einen Quadratkilometer rund 50mal weniger Menschen wohnen als in der Stadt Zürich. Das zeigt doch, dass der Kanton Zürich diese Rolle durchaus übernehmen soll und übernehmen darf.

Namens der Kommission bitte ich Sie, der parlamentarischen Initiative von Hans-Peter Amrein zuzustimmen. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Die heute zur Abstimmung vorliegende parlamentarische Initiative fordert eine Standesinitiative seitens des Kantons Zürich für ein Schliessungsmoratorium für Poststellen bis zum Vorliegen und der Genehmigung einer gesamtschweizerischen

Poststellenplanung durch das eidgenössische Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation, UVEK. Und die Leitung der schweizerischen Post soll verpflichtet werden, dem UVEK im Vierjahresrhythmus eine gesamtschweizerische Poststellenplanung zur Genehmigung vorzulegen. Erst, wenn diese Planung vorliegt und durch das UVEK genehmigt ist, soll es der Post erlaubt sein, weitere Poststellen zu schliessen. Das eidgenössische Postorganisationsgesetz, POG, soll entsprechend angepasst werden. So viel zum Initiativtext.

Die Versorgung durch die schweizerische Post ist in Teilen unseres Landes nicht mehr gewährleistet sowie in weiteren Landesteilen infrage gestellt. Es bestehen Versorgungslücken im Service public. Das Bundesparlament hat deshalb im Jahr 2018 eine Motion an den Bundesrat überwiesen, welche eine Postzustellung im ganzen Land bis 12.30 Uhr fordert. Das reicht aber nicht. Anlässlich meines Votums zum Eintreten auf diese parlamentarische Initiative im Mai 2019 bin ich im Detail auf die Problematik eingegangen und habe Beispiele aus meinem Wohn- und Wahlbezirk Meilen sowie der Stadt Zürich genannt und bin auf die Problematik von Poststellen mit reduzierter Produktpalette und/oder neuen kürzeren und kundenunfreundlicheren Öffnungszeiten eingegangen. Und die Uhr ist in den vergangenen zwölf Monaten nicht stillgestanden. Als Beispiel dafür sei die Poststelle 8703 Erlenbach, wiederum in meinem Wohnbezirk Meilen, zu erwähnen, wo die Post die Öffnungszeiten ihrer Filiale gegen den auch öffentlich kundgetanen Missmut und das Unverständnis des Handwerks- und Gewerbevereins Erlenbach und wider allen gesunden Menschenverstands quer in die Landschaft gestellt hat. Die Poststelle Erlenbach ist jetzt morgens erst ab 9 Uhr geöffnet.

Was mit dem gemäss Postleitung bis 2020 garantierten und von einer Schliessung, Produkteinschränkung oder Reduktion der Öffnungszeiten ausgenommenen 100 Poststellen im Kanton Zürich geschieht, hat die Post CH AG bis dato noch nicht kommuniziert. Es ist aber davon auszugehen, dass die Post in den nächsten Monaten in einem weiteren Schritt weitere Poststellenschliessungen und Serviceeinschränkungen im Kanton Zürich bekannt geben wird. Um für eine Korrektur dieser unhaltbaren Zustände und Entwicklungen auf Bundesebene Gehör zu finden, damit die Schliessung von Poststellen vorläufig gestoppt wird, bis eine adäquate Poststellenplanung vorliegt, ist das Instrument einer Standesinitiative seitens des Kantons mit der grössten volkswirtschaftlichen Leistung in unserem Land das richtige Instrument.

Ich bitte Sie deshalb, dieser Standesinitiative zuzustimmen.

Sibylle Marti (SP, Zürich): Die SP unterstützt diese Standesinitiative. Die Gewerkschaft syndicom, die sich schon länger mit der Schliessung von Poststellen befasst, hat eine sogenannte Poststellengefährdungskarte erstellt, die Sie online finden. Ich empfehle Ihnen allen, diese Webseite einmal zu konsultieren. Dort finden Sie eine Prognose, wie sich das Netz der Poststellen in der Schweiz in Zukunft entwickeln könnte. Sie können dann sehen, welche Poststellen bereits geschlossen sind oder sich im Schliessungsprozess befinden, welche ab 2020 gefährdet sind und welche mittelfristig als gesichert scheinen. Trifft die Prognose der syndicom zu, so wird sich die Anzahl der Poststellen im Kanton Zürich noch einmal dramatisch reduzieren. Östlich von Winterthur zum Beispiel gäbe es dann keine Poststelle mehr, die nächste wäre in Frauenfeld. Im Zürcher Oberland würden nur noch Hinwil, Wetzikon und Pfäffikon verbleiben und im Bezirk Affoltern einzig noch Affoltern am Albis. Alle anderen Poststellen in diesen Regionen: weg. Natürlich kann man jetzt hoffen, dass die Prognose der syndicom zu pessimistisch ist und alles nicht ganz so schlimm kommt. Fakt ist aber: Die Post plant weitere Poststellenschliessungen.

Leider hat es der Ständerat im letzten Herbst verpasst, ein Moratorium von Poststellen zu beschliessen. Dies haben wir den bürgerlichen Parteien zu verdanken – auch der SVP –, die sich auf nationaler Ebene überhaupt nicht um den Service public kümmern. Umso wichtiger ist darum diese Standesinitiative, mit welcher der Kanton Zürich beim Bund ein Schliessungsmoratorium für Poststellen verlangt.

Poststellen sind für die SP ein wichtiger Bestandteil eines guten Service public, und der Abbau der letzten Jahre hat diesen Service public schon stark verschlechtert. Viele insbesondere ältere Personen in diesem Land nutzen die Post nicht nur zur Aufgabe von Briefen und Paketen, sondern eben auch als Bank, wo sie Zahlungen machen und Geld abheben. Diese Generation wird nicht mehr voll auf den digitalen Zahlungsverkehr umstellen und E-Banking machen. Vor allem für diese Personen ist es extrem mühsam oder schlicht gar nicht möglich, 20 bis 30 Minuten irgendwohin reisen zu müssen, um ihre Geldgeschäfte zu erledigen, weil die Poststellen in ihrer Umgebung geschlossen wurden. Wir dürfen diese Menschen nicht vergessen, nur weil wir gleichzeitig einen Ausbau des digitalen Angebotes befürworten.

Die SP steht ein für einen starken Service public, der nahe bei den Menschen ist. Aus diesem Grund bekämpfen wir die weitere Schliessung von Poststellen und unterstützen die vorliegende Standesinitiative. Bitte tun Sie dies auch. Vielen Dank.

Hans-Peter Brunner (FDP, Horgen): Jedem sein Pöstchen – im wörtlichen wie im übertragenen Sinne. Sei es gewerkschaftlich oder strukturkonservativ motiviert, SP und SVP berühren sich wieder mal in ihren strukturkonservativen Flügeln. Und die Grüne Partei macht da rückwärtsgewandt ebenfalls mit. Der stolze, ansonsten dem Fortschritt verpflichtete Stand Zürich soll wieder mal populistisch missbraucht werden, um mit einer unnötigen Standesinitiative sowohl die konservative Wählerbasis wie auch die gewerkschaftliche Linke zu bedienen. Es ist nicht nachvollziehbar, wie hier eine unsinnige Idee durchgeboxt werden soll, welche unseren beiden bedarfs- und zukunftsorientierten Standesvertretern in Bern (*die Ständeräte Daniel Jositsch und Ruedi Noser*) nicht im weitesten in den Sinn käme. Dass du, Hans-Peter Amrein, als von mir ansonsten sehr geschätzter Querdenker, mit dieser Standesinitiative einen Staatsbetrieb weiter einbetonieren möchtest, ist für mich schlicht nicht nachvollziehbar. Um es nochmals auf den Punkt zu bringen: Es spricht nichts für, aber viel gegen die PI:

Erstens: Das Instrument der Standesinitiative sollte durch den Kantonsrat äusserst zurückhaltend, das heisst, nur in Ausnahmesituationen, eingesetzt werden, und nur dann, wenn eine besondere Betroffenheit des Standes Zürich oder ein typisch zürcherisches Thema vorliegt. Beide Bedingungen sind im vorliegenden Fall nicht gegeben.

Zweitens: Die Planung von Poststellen obliegt nicht der Politik, sondern der Post, welche eingehend durch ein bereits sehr enges gesetzliches Korsett seine unternehmerische Verantwortung wahrnehmen können muss.

Drittens: Die bereits bestehenden Bedingungen des eidgenössischen Postgesetzes und dessen Verordnung stellen seit 2019 sicher, dass 90 Prozent der ständigen Wohnbevölkerung eines jeden Kantons – eines jeden Kantons – neu innert 20 Minuten nicht bloss eine Poststelle oder Postagentur, sondern explizit auch eine Finanzdienstleistung der Post zu Fuss oder mit dem ÖV erreichen können muss. Darüber hinaus muss in städtischen Gebieten und Agglomerationen mindestens ein bedienter Zugangspunkt pro 15'000 Einwohnerinnen und Einwohner gewährleistet sein. Ferner wird die Post verpflichtet, den mit Bevölkerung und Politik geführten Dialog zu verbessern und zu intensivieren. Besonders auch dieser letzte Punkt ist also bei der Post angekommen, was mir auch als Exekutivvertreter eines grösseren Dorfs am See sehr wichtig ist. Ja, was wollen wir denn noch mehr? Die Anfang 2018 eingereichte PI ist denn auch in ihrem unterliegenden, in der Vergangenheit teilweise berechtigten Anliegen längstens ins Bundesrecht eingeflossen. Wollen wir, brauchen wir wirklich mehr? Braucht wirklich jeder sein Pöstchen?

Service public in Ehren, aber es besteht bei bestem Willen kein Menschen- oder Grundrecht auf eine Postfiliale im eigenen Quartier um die Ecke.

Viertens: Die Post ist also strategisch bereits auf dem richtigen Weg. Der Regierungsrat bestätigt denn auch, dass zu diesem späten Zeitpunkt ein Moratorium weder nötig noch sinnvoll ist.

Es mutet in diesen dynamischen Zeiten reichlich antiquiert und schon fast lächerlich an, wenn der mächtige und allseits bewunderte Kanton Zürich im sprichwörtlichen Sinn des Wortes «wie die alte Post» in Bern den heldenhaften Kampf gegen den gelben Riesen aufnehmen will. Der heldenhafte Kampf wird weder unseren Weilern, Dörfern, Dorfteilen noch Städten, geschweige denn unserem Kanton oder Land nützen. Der Struktur- und Technologiewandel lässt sich nicht aufhalten.

Der Regierungsrat sagt es richtig: Substanzielle Einschränkungen bei den Anpassungen an die sich verändernden Kundenbedürfnissen bei den postalischen Dienstleistungen sind Strukturerhaltungspolitik, und diese ist weder im Interesse der Bevölkerung noch der Postkundinnen und -kunden des Kantons Zürich.

Die FDP distanziert sich ganz klar von dieser Standesinitiative, für welche wir überhaupt kein Verständnis haben und welche in Bern unseren Stand alles andere als Respekt und Sympathie einbringen dürfte. Unser stolzer Löwenkanton hätte wahrlich Substanzielleres und Besseres verdient. Die FDP bittet alle Kantonsrätinnen und -räte eindringlich, unserem Kanton diese Initiative zu ersparen.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Es lässt sich natürlich trefflich streiten, ob eine Standesinitiative, wie sie diese PI verlangt, das richtige Instrument ist, um ein Schliessungsmoratorium für Poststellen zu verlangen, die Post damit gezwungen wird, einen Bericht vor den Entscheiden zu weiteren Poststellenschliessungen zu erstellen, der zuerst vom UVEK genehmigt werden muss. Wir können, wie gesagt, um das richtige Instrument streiten und müssen uns so nicht um das eigentliche Problem, die Poststellenschliessungen kümmern. Dass die Poststellenschliessungen aber nicht im gleichen Stil wie bisher weitergehen können, bewog uns, diese PI zu unterstützen. Die Poststellenschliessungen sind in Bezug auf den Service public ein gröberes Problem geworden, vor allem für ältere Personen oder Menschen, denen die Affinität zu elektronischen Mitteln fehlt, wenn es zum Beispiel um den Zahlungsverkehr geht. Ob im Stadtquartier oder im Dorf, nicht jedes Postgeschäft kann im Lädeli erledigt werden. Die PI spricht einen wunden Punkt der Post direkt an: Die Versorgung ist, wie schon gesagt, in weiten Landesteilen

infrage gestellt. Auf den Kanton bezogen, sind Poststellen nicht mehr adäquat vorhanden. Ganze Dörfer müssen sich mit einem beschränkten Service im Ländli begnügen, so es das Ländli überhaupt noch gibt. Der Service public, wie er für die Post gilt, wird – leider nicht nur bei der Post – auch immer mehr ausgedünnt. Er mutiert zu einem «Service individuel» mit schmalere Leistungspaket. Wer Glück hat – fast schon wie beim Lotto-Sechser –, hat eine Post in der Nähe, der Rest hat sich mit einem Rumpfservice – ich erwähnte das schon – seitens der Post zu begnügen. Ob der eingeschränkte Service im Volg (*Schweizer Detailhandelsunternehmen*), einem Ländli oder vom mobilen Postservice geboten wird, die Dienstleistungen entsprechen nicht mehr dem, was man von einer Poststelle erhalten hat und was einem Service public landläufig zugestanden wird. Es ist unbestritten: Das Schaltergeschäft ist zurückgegangen. Die Digitalisierung hat den Brief- und Zahlungsverkehr massiv unter Druck gesetzt. Aber in Teilen ihres Kerngeschäftes kannibalisierte sich die Post allerdings selber: Sie beteiligte sich an Diensten, die sie in ihrem Kerngeschäft direkt konkurrenzieren. Nach den Plänen der Post will sie auf 800 Poststellen reduzieren, will die defizitären Filialen auf eine Aktiengesellschaft auslagern, an der sich auch Dritte beteiligen können, von der Hoffnung getrieben, vom wachsenden Päcklimarkt wegen des boomenden Onlinehandels auch profitieren zu können. Was das heisst, wenn die Politik nicht Gegensteuer gibt, kann schon heute vorausgesagt werden: Es wird zu weiterem Abbau von defizitären Leistungen und Schliessungen von Postfilialen kommen. Denn der Aktionär will Gewinn und nicht Verlust. Die ewige Spirale der neoliberalen Denkweise, bei der es nur Service gibt, wenn auch bezahlt wird, stimmt dann halt nicht mehr für den Service public. Dass die Post als Service public in eine AG ausgegliedert werden konnte, ist ironischerweise der bürgerlichen Mehrheit, der auch der Initiant entstammt, zu verdanken. Ist man dann, wie in diesem Fall, von einer Poststellenschliessung selber betroffen, sieht die Sache plötzlich anders aus und man macht eine Wende – in diesem Fall zum Bessern, auch wenn es eventuell gegen die eigene Doktrin geht.

Wenn sich nun die Erkenntnis durchsetzt, dass ein Service public nicht mit ständigem Leistungsabbau aufrechterhalten werden kann, freut uns das sehr. Soll der Service public der Post erhalten bleiben, so gehört ein einigermaßen intaktes Poststellennetz dazu. Stimmen Sie dieser parlamentarischen Initiative ideologiefrei zu, so wie wir Grünen es auch tun.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Ein Moratorium ist ein Verbot und ein Verbot zum Schliessen von Poststellen widerspricht der liberalen

Grundhaltung der Grünliberalen. Es wäre ein massiver Eingriff in die unternehmerische Freiheit der Post, denn die Post ist trotz ihrer Staatsnähe dem Markt ausgesetzt und muss entsprechend auf Marktveränderungen reagieren können. Zugegeben, es gab Zeiten, da hätten die Kommunikation und die Dialogbereitschaft besser sein können. Aber die Post hat nun eine neue Strategie und seit Januar 2019 ist eine neue Verordnung in Kraft. Die Post überfährt die Gemeinden nicht mehr mit dem Rasenmäher, sondern sucht den Dialog und geht sehr auf die Anliegen der Gemeinden ein, wie ich auch von unserem Elgger Gemeindepräsidenten (*Christoph Ziegler*) erfahren durfte, dessen Poststelle von der Schliessung bedroht ist. Denn auch der Post ist mittlerweile klar: Post-schliessungen sind ein sehr emotionales Thema. Und die Gemeinden wünschen sich eine eigene Poststelle.

Aber geht es nun wirklich um ein Abwägen zwischen einem starken Service public und einem wirtschaftlichen Betrieb der Post? Die Grünliberalen meinen Nein, denn der Service public kann auch mit Poststellen-Alternativen gewährleistet sein. Die Eröffnung von Postagenturen in Tankstellen, Lebensmittelläden und so weiter ist durchaus ein adäquater Ersatz. Solche Postagenturen in Läden sind nichts Neues und gibt es in verschiedenen Ländern bereits seit Jahren oder sogar Jahrzehnten. Und sie funktionieren gut. Längere Öffnungszeiten am Abend decken Kundenbedürfnisse ab. Und wie praktisch ist es doch, wenn man nicht extra die Poststelle aufsuchen muss, um ein Paket abzugeben oder Briefmarken zu kaufen, sondern dies bequem in einer Migros erledigen kann. Die Gesamtzahl an Poststellen und Agenturen wird sogar grösser. Gemäss den Plänen für das Poststellennetz 2020 soll es bis Ende dieses Jahres schweizweit rund 30 Prozent mehr Postanlaufstellen geben als noch 2017; 30 Prozent, das ist ein ausgebauter Service public. Und wir dürfen nicht vergessen: Die schweizerische Post ist gemäss Artikel 14 und 32 des Postgesetzes verpflichtet, ein landesweit flächendeckendes Netz für diese Zugangspunkte zu betreiben. Dieses Netz stellt sicher, dass die Grundversorgung mit Post und Zahlungsverkehrsdiensten für alle Bevölkerungsgruppen in allen Regionen in angemessener Distanz zugänglich ist.

Kommt dazu, dass Online- und Auslandeinkäufe boomen und damit auch die physischen Standorte der Post direkt und in zunehmendem Masse konkurrenzieren. Zudem sind bequeme Hausservices schon lange im Vormarsch. Dies sind gute Beispiele, wie sich die Kundenbedürfnisse über die Zeit wandeln. Demgegenüber sind Schaltergeschäfte mit Briefen, Paketen, Ein- und Auszahlungen sowie Bargeldbezüge seit Jahrzehnten stark rückläufig. Die Post muss laufend auf das sich stark

und rasch verändernde Nachfrageverhalten der Bevölkerung reagieren können. Ja, sie steht geradezu in der Pflicht, haushälterisch mit den Mitteln umzugehen und ihre Strategie auf den technologischen und gesellschaftlichen Wandel auszurichten. Eine teure Strukturerhaltungspolitik ist weder im Interesse der Bevölkerung noch der Postkundinnen und -kunden des Kantons Zürich. Auch höhere Tarife und Quersubventionen sind keine valablen Alternativen. Ziel der Post ist es und soll es sein, auch in Zukunft die Grundversorgung aus eigenen Mitteln, also ohne Subventionen bezahlen zu können. Es ist also nichts falsch dran, wenn die Post ihr Netz fortlaufend weiterentwickelt und insbesondere auf kostengünstigere Formate, wie Agenturen, setzt. Es ist auch nichts falsch daran, wenn die Post sowohl die Defizite im Postnetz verkleinert als auch der Bevölkerung mehr und flexiblere Möglichkeiten zur Verfügung stellt. Ein Schliessungs-Moratorium ist weder liberal noch nötig noch sinnvoll. Ein Moratorium würde lediglich die Position der Post schwächen, die Kostenstruktur zementieren und überwiegend die städtischen Kantone, wie den Kanton Zürich, belasten. Stimmen Sie Nein. Danke.

Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil): Die CVP versteht die Haltung der Mehrheit der STGK insofern, als die Post zum Service public gehört. Jede Person soll Zugang zu postalischen Dienstleistungen in kurzer Zeit und Distanz haben. Ich habe auch volles Verständnis dafür, dass sich Gemeinden und auch Bürgerinnen und Bürger gegen die Schliessung einer Poststelle oder Agentur zur Wehr setzen. Das ist ihr gutes, demokratisches Recht. Die Post muss dann ein Verfahren in Gang setzen und zuerst die zuständige Behörde der betroffenen Gemeinde anhören und eine einvernehmliche Lösung suchen. Kommt kein Konsens zustande, kann die Gemeinde an die Postcom (*Eidgenössische Postkommission*) gelangen. Ja, es ist eine Tatsache, dass immer mehr Poststellen geschlossen oder in Agenturen umgewandelt werden. daneben gibt es aber auch neue Formen, wie die Verlegung des Postschalters vor die Haustür, von mobilen Poststellen oder von Verkaufspunkten in Einkaufszentren. Zum Teil nehmen ja sogar die Zeiten zu, in denen man die Postdienstleistungen erlangen kann. Die Schweiz hat auch nach diversen Schliessungen immer noch die höchste Dichte an Poststellen weltweit.

Wir müssen uns alle fragen, was wir von der Post wollen. Auf der einen Seite wird die Post von der Politik in die Pflicht genommen, haushälterisch mit den finanziellen Mitteln umzugehen. Auf der anderen Seite

wird der Markt auch für Dritte immer mehr liberalisiert. Diese Rechnung kann langfristig nicht aufgehen. Auch hat sich das Nachfrageverhalten der Kundschaft in den letzten Jahren verändert und wird sich in nächster Zeit noch rasanter verändern. Ähnlich wie im Bankwesen wird dies auch bei der Post zu noch mehr Schliessungen von Filialen führen. Wie andere Unternehmungen auch muss auch die Post auf das stark und rasch ändernde Nachfrageverhalten der Bevölkerung reagieren. Die Zeiten insbesondere für die Briefpost haben sich geändert. Der Online-markt wächst auch bei den Postdienstleistungen überproportional. Der berühmt-berüchtigte Ansturm am Ende des Monats für die Einzahlungen gehört auch bald der Vergangenheit an.

Nun stellt die CVP fest, dass die Mehrheit der STGK in einer seltenen unheiligen Allianz an der Standesinitiative festhält. Das kann die CVP aus verschiedenen Gründen nicht nachvollziehen, insbesondere ist dieses Thema auch in Bern seit der Einreichung der parlamentarischen Initiative längstens angekommen. Das Thema der Postschliessungen wird auch in Bundesbern heiss und kontrovers diskutiert. Hierzu braucht es schlicht keine Standesinitiative aus Zürich. Liebe Kolleginnen und Kollegen der befürwortenden Fraktionen, habt ihr keine Vertretung und Stimme in Bern, dass ihr zu einem solch schwachen Mittel der Standesinitiative greifen müsst? Wir machen uns in Bern nur lächerlich.

Die CVP ist für den Service public, aber in einem vernünftigen Ausmass und mit Augenmass. Die CVP als moderne Partei verschliesst sich auch nicht den Veränderungen des Kundenverhaltens und der Verschiebung der Nachfrage. Die CVP lehnt daher die Einreichung einer Standesinitiative ab.

Walter Meier (EVP, Uster): Der Kanton Zürich soll eine Standesinitiative einreichen und beim Bund ein Moratorium für die Schliessung von Poststellen fordern. Die Post soll alle vier Jahre dem UVEK eine gesamtschweizerische Poststellenplanung zur Genehmigung vorlegen. Erst wenn die Planung jeweils genehmigt ist, darf die Post allfällige Poststellen schliessen.

Es ist nicht abzustreiten, dass die Schliessung von Poststellen für gewisse Bevölkerungskreise ein Problem darstellt. Dazu kommt, dass die Post nicht immer zur Zufriedenheit aller mit den Behörden im Voraus das Gespräch sucht, was sie müsste.

Das Poststellennetz ist defizitär. Das ist zwar gewollt, aber das Defizit darf nicht übermässig gross sein und sollte auch nicht steigen. Mit den bisher getroffenen Massnahmen ist man auf einem guten Weg und sucht

auch nach unkonventionellen Lösungen. Dieser Weg soll weiter beschritten werden.

Die Problematik ist auf Bundesebene genügend bekannt. Eine Standesinitiative braucht es nicht. Zudem stellt sich die Frage, ob eine Standesinitiative das richtige Instrument ist. Wenn eine Kantonsratsfraktion der Meinung ist, dass es ein Poststellen-Schliessungs-Moratorium braucht, müsste sie ihre eigenen National- und Ständeräte überzeugen. Zumindest eine Fraktion brachte zum Ausdruck, dass sie befürchtet, dass sie keinen National- oder Ständerat findet, der das Anliegen unterstützt und einen entsprechenden Antrag einreicht. Dann braucht es auch keine Standesinitiative.

Die EVP unterstützt die PI definitiv nicht.

Kaspar Bütikofer (AL, Zürich): Diese parlamentarische Initiative – ich muss es ehrlich sagen – ist eher ein Schaumschläger-Vorstoss. Es ist fraglich, warum es hier eine Standesinitiative braucht, denn, wenn die Fraktionen der SVP, der SP und auch der Grünen in Bern ein Moratorium möchten, dann könnten sie dies längstens beschliessen. Es ist einfach die Frage, ob sie das überhaupt könnten. Aber die Alternative Liste AL wird diese PI dennoch unterstützen, ganz nach dem Motto «Nützt's nüt, so schadt's nüt».

Wir haben das Grundproblem, dass der Service public ausgelagert wird. Das ist auch bei der Post so, sie wurde 2012 in eine eigenständige Aktiengesellschaft umgewandelt und ist seither der Politik grösstenteils entzogen. Das Parlament kann nicht mehr viel sagen in Bern. Es ist einzig das Gesetz, das noch Rahmenbedingungen vorgibt, das Postorganisationsgesetz und das Postgesetz, und der Bundesrat kann über die Eigentümerstrategie die Post noch ganz bedingt steuern. Ein weiteres Übel besteht darin, dass die Post Proficenter einführte, dass sie den Postbetrieb divisionalisierte und sich neu organisierte, indem sie «Post Mail» und «Post Logistics» und «Poststellen und Verkauf» gründete. Es ist so, dass «Post Mail» und «Post Logistics» Gewinn machen. «Poststellen und Verkauf» hat keine direkten Einnahmen, sie hat einzig Einnahmen über interne Verrechnungen. Das heisst, «Poststellen und Verkauf» ist defizitär. Das führt dazu, dass nun die Poststellen, eine um die andere, abgebaut werden. Diese Divisionalisierung geht auf Ulrich Gygi, damals Verwaltungsratspräsident, zurück und mit dieser Divisionalisierung wurden die Poststellen dann Stück für Stück reduziert. Ursprünglich gab es etwa 2500 Poststellen, heute sind es noch rund 900. Das heisst, der Service public wurde hier radikal zurückgefahren. Die

direkten Zugangspunkte der Bevölkerung zu Postdienstleistungen wurden so stark reduziert und die Post ziemlich bevölkerungsfern. Und die Post hat auch bei der Bevölkerung stark an Goodwill eingebüsst.

Das Problem ist inzwischen erkannt, die Politik hat reagiert, indem die Zugangskriterien zu Postdienstleistungen und zu Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs präzisiert und geschärft wurden. Und andererseits hat aber auch das Post-Management, der neue CEO der Post, Roberto Cirillo, hat erkannt, dass die Divisionalisierung ein Problem ist, er will die drei Divisionen wieder zusammenlegen und eine Dienstleistung aus einer Hand machen. Er spricht auch davon, dass er ein Moratorium machen möchte. Er möchte noch dieses Jahr die Poststellen abbauen und dann bei etwa 800 Poststellen stabilisieren.

Fazit daher: Herr Amrein, Sie kommen rund zehn Jahre zu spät. Man hätte vor zehn Jahren handeln müssen. Aber die AL unterstützt diese parlamentarische Initiative dennoch, nach dem Motto «Nützt's nützt, so schadt's nützt». Besten Dank.

Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil): Wir haben es gehört, warum diese Standesinitiative nötig ist: Hauptgrund dafür ist die Tatsache, dass die Post bis anhin keine Sensibilität für die Anliegen der Bevölkerung und der Wirtschaft gezeigt hat. Auch grössere Poststellen stellten Kunden in den vergangenen Jahren vor vollendete Tatsachen: mit kürzeren, gewerbe- und kundenunfreundlicheren Öffnungszeiten, die erst ab 9 Uhr beginnen. Die Dienstleistungen der Post wurden durch alternative Postagenturen, zum Beispiel in Volg-Filialen, stark eingeschränkt, und sie sind kein gleichwertiger Ersatz, speziell im Bereich des Bargeldverkehrs oder im Umgang zum Beispiel mit Einschreiben. Auch wenn neue Modelle und/oder Technologien seitens der Post geprüft werden, so ist zum Beispiel das Pilotprojekt mit einem Home-Service-Bestellstift für Betroffene mit einem hohen Postvolumen nicht zielführend.

Eine Standesinitiative seitens des Kantons Zürich mit der grössten volkswirtschaftlichen Leistung hat ein entsprechendes Gewicht, und mit dem geforderten Vierjahres-Rhythmus wird die bis anhin als willkürlich und nur schwer nachvollziehbar wahrgenommene Vorgehensweise doch etwas strukturiert. Mit der Genehmigung durch das UVEK erhält das Vorgehen auch den offiziellen Charakter und die notwendige Gewichtung. Betroffene Gemeinden können frühzeitig in den Dialog mit der Bevölkerung treten und Alternativen vergleichen und gründlich prüfen.

Der neue Postchef Roberto Cirillo scheint mit ziemlich viel Bodenhaftung ausgestattet zu sein, war er doch in den ersten zehn Monaten im ganzen Land unterwegs. Er besuchte Paketzentren, ging mit Pöstlern auf die Tour, sprach mit Schalterangestellten und fühlte bei Gemeindeversammlungen auch den Puls der Bevölkerung. Er scheint also mit Feingespür und trotzdem ziemlich temperamentvoll unterwegs zu sein, und nun hoffen wir, dass er seine PS auch auf den Boden bringt. Wir begrüssen diese neue Firmenkultur mit einem Gehör für die Anliegen der Mitarbeitenden und der Bevölkerung. Es soll auch ein Signal sein, denn solche strukturellen Veränderungen sollen grundsätzlich konzeptionell geplant und kommuniziert und nicht einfach durch die Hintertür eingeführt werden, so dass sich die Bürger nur noch verwundert die Augen reiben können.

Wir danken Ihnen, wenn Sie das ebenfalls so sehen.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Ich bitte Sie, die Standesinitiative zu unterstützen – mit guten Gründen: Warum eine Standesinitiative? Hier wurde diese teilweise verteufelt, das sei doch etwas, das es eigentlich gar nicht gibt. Doch Standesinitiativen sind im Gesetz vorgesehen. Standesinitiativen sind nicht nur nötig, wenn der Kanton Zürich als Einziger betroffen ist, sondern auch, wenn sich im Kanton Zürich eine wesentliche Betroffenheit zeigt. Und Standesinitiativen sind ein gesunder Tritt ins Hinterteil der Bundesparlamentarier, damit sie mal den Finger aus was auch immer rausnehmen und sich um die Sache kümmern.

Sehr bedauerlich finde ich, dass hier die FDP der ungehemmten unternehmerischen Brutalität das Wort redet. Unternehmerische, beliebige Brutalität in einem öffentlichen Unternehmen ist nicht das, was wir brauchen, abgesehen davon, dass unternehmerische Brutalität – das haben die FDP und zum Beispiel die Swissair (*konkursite Schweizer Fluggesellschaft*) bewiesen – nicht immer gerade zum Erfolg führt. Auch das sollten wir beachten. Menschlichkeit und soziales Denken entspricht durchaus der SVP, aber auch der SP, und ich freue mich sehr, dass hier beide Fraktionen am gleichen Strick ziehen.

Menschlichkeit, was hat das mit der Post zu tun? Soll man vielleicht Milliarden für irgendwelche Ankäufe einer ugandischen oder spanischen Post hinauswerfen oder soll man lieber nicht so Profit bringende Poststellen zugunsten der Menschen in der Schweiz erhalten? Service public ist etwas dringend Nötiges. Service public ist Sache der Post. Die Post hat signalisiert, sie sei ja sehr menschlich, sie sei für Inklusion, sie sei auch für Demonstrationen, die gegen die Coronavirus-Vorschriften

verstossen. Und wer da nicht dafür ist bei der Post, fliegt raus. So funktioniert Menschlichkeit nicht, sondern Menschlichkeit funktioniert gerade mit dem Erhalt von Poststellen und Postdienstleistungen.

Wir seien zehn Jahre zu spät, wurde gesagt. Das ist nicht ganz falsch, zehn Jahre zu spät sind wir tatsächlich, aber es musste ja erst mal ein Missstand sichtbar werden. Und da ist leider manches nicht mehr rückgängig zu machen. Bemühen wir uns wenigstens, das Gute, das jetzt noch vorhanden ist, zu erhalten. Ich danke euch.

Erich Vontobel (EDU, Bubikon): Als Mitunterzeichner dieser PI freut es mich sehr, dass unsere Argumente auch in der STGK verstanden worden sind. Eine deutliche Mehrheit der STGK findet es offenbar lohnenswert, sich als Kanton Zürich in Bern Gehör zu verschaffen, damit die Schliessung von Poststellen vorläufig gestoppt wird, bis eine adäquate Poststellenplanung vorliegt. Dass eine Standesinitiative nicht das Gelbe vom Ei ist, ist ja wohl uns allen bewusst. Und dennoch ist das 100 Prozent besser, als einfach nichts zu tun und zu diesem wichtigen Thema zu schweigen. Das von der STGK-Minderheit ins Feld geführte Argument, es könnte mit dieser Standesinitiative ein Abwehrreflex gegen den Kanton Zürich ausgelöst werden, ist für mich nicht nachvollziehbar, im Gegenteil: Wenn der Kanton Zürich, wo Geld bekanntlich eine grosse Rolle spielt, sich für einen starken Service public und sich damit für die breite Bevölkerung einsetzt, dürfte das in Bern sicher nur positiv aufgenommen werden. Wir gewichten einen starken Service public etwas höher als rein finanzielle Aspekte, das heisst, eine gute Grundversorgung durch ein entsprechendes Poststellennetz darf auch etwas kosten. Und genau das ist doch eine sympathische Haltung. Bei uns in der Wirtschaftsmetropole Zürich zählt nicht nur das Geld, lieber Hans-Peter Brunner von der FDP.

Ich danke Ihnen, wenn Sie mithelfen, dieses Signal nach Bern zu schicken. Unterstützen Sie bitte diese PI nun auch noch definitiv. Danke.

Hans-Peter Brunner (FDP, Horgen) spricht zum zweiten Mal: Es wurde von unternehmerischer Brutalität der FDP gesprochen: Es ist nicht brutal, wenn wir den Lauf der Zeit anerkennen und auch bereit sind für neue Entwicklungen, neue Bedürfnisse, neue Anliegen, das ist menschlich, Valentin Oehen (*ehemaliger Nationalrat und Präsident der Nationalen Aktion*) oder Valentin Landmann, Entschuldigung, das ist menschlich. Dann wurde auch der Schulterschluss zwischen der SVP und der SP erwähnt: Ja, es ist natürlich wirklich eine unheilige Allianz, auch in diesem Rat, wenn diese beiden strukturkonservativen Flügel

sich berühren und eine Standesinitiative aus einem modernen, dem Fortschritt verpflichteten Kanton nach Bern tragen, die nicht in unserem Interesse sein kann. Ich kann einfach nicht nachvollziehen, dass diese Initiative aus diesem Kanton auf die Prioritätenliste in Bern gesetzt werden soll, wo doch wirklich dringendere, grössere Probleme – auch menschliche – in unserem Kanton anstehen.

Bitte lehnen Sie diese Initiative ab.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es wurde schon gesagt: Die vorliegende Standesinitiative zielt ja darauf ab, dass die Schliessung der Poststellen sistiert wird, bis das UVEK die Poststellenplanung genehmigt haben wird. Ich unterstütze diese Standesinitiative nicht, und zwar aus folgenden Gründen:

Schauen Sie, die Post befindet sich im Moment in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld. Das Schaltergeschäft verliert kontinuierlich, seit vielen Jahren schon – das ist nichts Neues –, und die Digitalisierung trägt einen grossen Teil dazu bei. Und diese Digitalisierung kann man nicht aufheben. Auch für die Post ist es schwierig, andere Finanzquellen zu erschliessen – ich denke zum Beispiel an das Briefmonopol bis 50 Gramm –, und auch die Kompensation via Paketpost, Postfinance et cetera dürfte nicht einfach sein. Aber ein weiterer wichtiger Grund ist, dass ja bereits seit dem 1. Januar 2019 die revidierte Postverordnung in Kraft ist. Und diese Verordnung hat gerade die Vorgaben in den umstrittenen Bereichen – einen Bereich, den wir heute auch diskutieren – bereits verschärft. Und, drittens, hat die Post gerade erst im Mai ihre Strategie 2021 bis 2024 verkündet, und diese Strategie wurde von der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen unterstützt. Auch in dieser Strategie wurde nochmals bestätigt, dass die Zahl der Filialen bei 800 stabilisiert wird. Es braucht also kein Moratorium aus dem Kanton Zürich.

Schauen Sie, gleichzeitig ist das auch ein Thema in Bundesbern. Es gibt verschiedenste Standesinitiativen, ich spreche vom Kanton Jura, dann vom Kanton Tessin, Kanton Genf, Kanton Basel-Stadt und Kanton Solothurn. Es braucht kein weiteres Zeichen aus dem Kanton Zürich. Hinzu kommt, dass weitere Motionen hängig sind.

Nun, aus meiner Sicht und aus Sicht der Zürcher Regierung ist diese Standesinitiative nicht nötig. Und auch mit Blick auf «Nützt's nüüt, so schadt's nüüt»: Das ist aus meiner Sicht kein Grund für den Kanton Zürich in seiner Grösse, mit einer solchen Haltung eine Standesinitiative nach Bern zu schicken. Auch das Thema «Lädeli und Poststellen» ist

doch nicht so unsympathisch und so schlecht. Schauen Sie, es gibt einige Läden, die dank der Post überleben, und das hat sicher nichts mit unternehmerischer Brutalität zu tun, sondern ist die Chance für viele Gemeinden, überhaupt noch einen Laden und ein Poststellenangebot aufrechtzuerhalten. Auch im Kanton Zürich ist die Situation nicht so, wie Sie es geschildert haben, Herr Kantonsrat Hans-Peter Brunner hat es eindrücklich geschildert: Wir konnten uns im Kanton Zürich ziemlich wehren für unsere Poststellen, und glauben Sie mir, wir geben das nicht so einfach her. Ich würde Ihnen raten, einen Blick in andere Kantone zu werfen, in Bergkantone, zum Beispiel Graubünden, und dann werden Sie sehen, dass wir in unserem Kanton Zürich so schlecht nicht dastehen.

Zusammengefasst: Diese Standesinitiative ist nicht nötig, kommt auch reichlich spät. Und es ist nicht richtig, den Kanton Zürich mit einem solchen Instrument nach Bern zu schicken. «Nützt's nüüt, so schadt's nüüt» – bitte schicken Sie mich nicht mit dieser Botschaft nach Bern. Vielen Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Frau Regierungsrätin, doch, wir schicken Sie nach Bern und Sie unterstützen hoffentlich einen grossen Teil der Bevölkerung des Kantons Zürich, welche die Postschliessungen und die latenten Postschliessungen, die momentan in diesem Kanton vor sich gehen – ich komme noch kurz darauf zurück –, eben nicht goutieren. Und Frau Regierungsrätin, Sie sagen, dieses Anliegen mache keinen Sinn. Sie sagen, man solle Sie nicht schicken, und die Kommission in Bern hätte ja schon... Sie wissen ja, wie das Spiel in Bern gespielt wird. Das Spiel in Bern wird mit PR-Agenturen und mit Lobbyisten gespielt. Und ich denke, dass es da wieder starke Lobbyarbeit bei einzelnen Mitgliedern gegeben hat. Und wie ich verstehe, brauchen Sie dieses Instrument ja auch – oder Ihnen nahestehende Kreise, Frau Regierungsrätin, Stichwort «Innovationspark» und »Lobbyismus und PR-Agenturen« brauchen es. Nein, es geht hier darum, dass ein grosser Teil der Bevölkerung das nicht versteht und nicht nur der Handels- und Gewerbeverein in Erlenbach, im Kanton Zürich. Es kann doch nicht sein, dass am Kreuzplatz in Zürich die Post erst um 9 Uhr öffnet. Und das ist jetzt der neue Weg, den man einschlägt, um die Poststellenschliessungen weiter voranzutreiben, weil man dann sagen kann, ja, der Service public werde ja gar nicht gebraucht. Ja wenn Sie in einer städtischen Filiale erst um 9 Uhr aufmachen, dann sind die Leute normalerweise in der Tat schon bei der Ar-

beit. Und dann kommen wirklich nur noch die Grossmütter, Frau Regierungsrätin, und die kommen halt etwas später. Deshalb ist es absolut verständlich, dass die Bevölkerung das nicht goutiert.

Und eine Standesinitiative macht, Jean-Philippe Pinto, sehr wohl Sinn. Denn die Standesinitiative des grössten Kantons zeigt doch der Post und zeigt auch in Bern, dass wir uns da Gedanken machen. Natürlich geht die Digitalisierung weiter. Aber Digitalisierung hin oder her, Frau Walker Späh, Sie können deswegen in der Migros (*Schweizer Detailhandelsunternehmen*) immer noch keine Einzahlungen machen, und das ist schlecht. Und die Migros ist auch nicht das Kleinlädeli. Es gibt sehr, sehr wenige Kleinlädeli im Kanton Zürich, die zu Poststellen umfunktioniert wurden.

Ich danke Ihnen für die Unterstützung dieser parlamentarischen Initiative.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 104 : 63 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission und damit der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 50/2018 zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Bau multifunktionaler Nationalstrassen zur Entlastung der Landschaft, vorausdenkendes und vernetztes Planen und Bauen von Infrastrukturen rund um Verkehr und Energie

Antrag des Regierungsrates vom 18. Dezember 2019 zum Postulat KR-Nr. 204/2017 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 28. April 2020
Vorlage 5588

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt Ihnen einstimmig, das Postulat KR-Nr. 204/2017 betreffend Bau multifunktionaler Nationalstrassen zur Entlastung der Landschaft, vorausdenkendes und vernetztes Planen und Bauen von Infrastrukturen rund um Verkehr und Energie als erledigt abzuschreiben.

Das am 21. August 2017 von den Kantonsräten Daniel Wäfler und Michael Welz sowie Kantonsrätin Elisabeth Pflugshaupt eingereichte und am 15. Januar 2018 an den Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesene Postulat hat folgenden Inhalt: Der Regierungsrat wird aufgefordert, konkrete Praxisrichtlinien zu erarbeiten, die analog zum Bericht des Bundesrates über multifunktionale Nationalstrassen zur Entlastung der Landschaft im Kanton Zürich in konkrete Massnahmen umgesetzt werden können.

Die KEVU hat die Vorlage an zwei Sitzungen beraten und dem Erstunterzeichner, Kollege Daniel Wäfler, die Möglichkeit gegeben, bei der Vorlagenpräsentation durch die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) und das Amt für Verkehr eine mündliche Stellungnahme abzugeben. Der Regierungsrat schreibt in seinem Bericht, dass er das geforderte vernetzte Planen und Bauen von Infrastrukturen rund um Verkehr und Energie im Sinne der Entlastung der Landschaft grundsätzlich begrüsse, da dies dem Grundsatz eines haushalterischen Umgangs mit Boden und damit auch den Zielen des kantonalen Richtplans entspreche. Der kantonale Richtplan sieht nämlich vor, bei der Planung von Hoch- und Höchstspannungsleitungen die Möglichkeiten zur Bündelung entlang bestehender Infrastrukturanlagen auszuschöpfen. Der Kanton Zürich macht im Rahmen von Plangenehmigungsverfahren des Bundes seine entsprechenden Interessen geltend. Zur grundsätzlichen Machbarkeit einer Integration von Übertragungsleitungen in neu zu erstellende Autobahnabschnitte hat sich der Regierungsrat bereits in der Beantwortung der Anfrage 349/2016 betreffend Realisierung der Oberlandautobahn als Verkehrstunnel mit integriertem

Zusatznutzen für die Erdverkabelung von 220- bis 380-Kilovolt-Hochspannungsleitungen geäussert. Letztendlich geht es immer um eine Einzelfallbetrachtung.

Die KEVU wurde detailliert über die bestehenden Komplexitäten bei spezifischen Projekten von multifunktionalen Nationalstrassen informiert, allen voran beim Uetlibergtunnel, wo vorsorglich bauliche Massnahmen realisiert worden sind, um zu einem späteren Zeitpunkt Übertragungsleitungen unterirdisch zu führen. Herausforderungen gibt es nicht nur bei der Planung, Projektierung und beim Bau, sondern auch beim Unterhalt und in Zusammenhang mit Ereignisfällen. Oberstes Gebot ist die permanente gleichzeitige Sicherstellung der Verkehrsflüsse auf der Strasse und der unterirdischen Energieversorgung.

Bei den Absendern des Postulates liegt aber der Fokus mehr bei einem künftigen Projekt, nämlich bei der Oberlandautobahn auf dem noch fertigzustellenden Teilstück zwischen Uster Ost und Betzholz bei Hinwil. Der Projektstand und die neuen Verantwortlichkeiten sind uns allen zur Genüge bekannt, daher gehe ich nicht im Detail darauf ein. In seinem Bericht zu diesem Postulat hält der Regierungsrat fest, dass er sich dafür einsetzen wird, dass bei der weiteren Projektierung durch den Bund und im Rahmen der Begleitung der Arbeiten durch den Kanton die Idee einer möglichst unterirdischen Linienführung der Strasse unter Einschluss der Übertragungsleitung weiterverfolgt wird. In Umsetzung des Prüfauftrags gemäss kantonalem Richtplan soll zunächst mit einer Machbarkeitsstudie abgeklärt werden, ob und in welcher Form die Übertragungsleitung in das Autobahntrasse integriert werden kann und welche Schritte zur Umsetzung nötig sind. Auf dieser Grundlage sind dann – wie beim Uetlibergtunnel – im Strassenbauprojekt vorsorgliche bauliche Massnahmen zu prüfen, die eine spätere Verlegung der Übertragungsleitung in das Autobahntrasse ermöglichen würden.

Nun zum Kernanliegen des Postulates, nämlich der Erarbeitung von konkreten, sprich kantonalen, Praxisrichtlinien: Der Regierungsrat sieht hier in Ergänzung zum Bund keinen Handlungsbedarf, da dies planungs- und genehmigungsrechtlich nicht erforderlich sei. Bei künftigen Projekten, wie der Fertigstellung der Oberlandautobahn, werden unter anderem der betroffene Kanton und die Gemeinden in das Verfahren miteinbezogen und können ihre Anliegen entsprechend einbringen. Wir haben gehört, was dies aus Sicht des Regierungsrates bedeutet. Hier haben wir sicher Verlässlichkeit vonseiten der Volkswirtschaftsdirektion. In der KEVU sind keine Anträge auf eine abweichende Stellungnahme oder einen Ergänzungsbericht eingereicht worden. Namens der Kommission beantrage ich Ihnen die Abschreibung des Postulates.

Daniel Wäfler (SVP, Gossau): Mit dem Postulat konnten wir bei der Regierung und der Kommission offensichtlich offene Türen einrennen. Neben dem Bund nimmt nun auch der urbane und dynamische Kanton Zürich die multifunktionelle Planung in sein Projektportfolio und hat es bereits im Richtplan verankert. In diesem Sinne hat das Postulat seine Aufgabe erfüllt und kann nun abgeschrieben werden. Natürlich hoffen meine Mitunterzeichner und ich, dass die Idee damit nicht in der Schublade verschwindet, sondern auch in anstehenden Projekten zum Einsatz kommt. Gerade die Oberlandautobahn dürfte hier ein Meilenstein sein. Eine neue Nationalstrasse könnte dazu führen, dass sogar Wunden in der Landschaft heilen, anstatt neue entstehen zu lassen. Wenn auch der Bund nun den Lead hat, so ist die Rolle des Kantons weiterhin entscheidend. Hier wird die Region sicher hohe Erwartungen haben. Mobilität, Energie und eine intakte Landschaft schliessen sich nicht aus. In Zukunft werden sich Nutzungskonflikte noch zuspitzen. Mobilität wird immer gefragt sein. Die Energieversorgung wird mit den alternativen Energieträgern wohl immer dezentraler werden oder werden müssen. Gerade bei der Stromversorgung macht es dafür Sinn, beim Bau von Strassen oder Tunnels auch den Strom miteinzubeziehen und damit Synergien zu nutzen, um die Landschaft zu schonen. Ich danke für die hoffentlich umsichtige Umsetzung und bin mit der Abschreibung einverstanden.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Dieses Kirchturm-Postulat von Daniel Wäfler haben wir gerne laufen lassen und sind nun auch zufrieden mit dem Bericht der Regierung. Viel Neues ist natürlich nicht darin zu erfahren, aber das Bekenntnis, dass mit Platz und Ressourcen schonungsvoll umgegangen werden soll, ist immer wieder wichtig. So macht es doch einfach nur Sinn, Hochspannungsleitungen und Strasseninfrastrukturen zusammen zu denken. Wir unterstützen den Regierungsrat immer wieder gern beim Anliegen, Ressourcen intelligent zu nutzen. Fast interessanter als die Postulatsantwort ist aber das Interview von Carmen Walker Späh (*Regierungsrätin*) vom 14. Dezember 2019 im «Zürcher Oberländer» zur neuen Variante der Oberlandautobahn. Dieser lange Tunnel löst tatsächlich einige Probleme mit einer Autobahn für die Anwohnenden und die umliegende Natur, aber sie ist natürlich deutlich teurer. Aber der Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds ist ja voll, und so wird der Bund auch diese Kosten vielleicht tatsächlich tragen.

Aber auch diese Oberlandautobahn schliesst im Wesentlichen die Lücke zwischen Stuttgart und San Bernardino und wird so zu einer neuen Nord-Süd-Achse für den Autoverkehr durch unseren schönen Kanton Zürich. Da wehren wir uns auch weiter und können in Zeiten der Klimakrise keine neuen Strecken zu einem massiven zusätzlichen Autoverkehr akzeptieren.

Aber das ist ja nur eine Nebenschauplatz zu diesem Postulat und so wird die SP dieses gerne abschreiben. Herzlichen Dank.

Ratspräsident Roman Schmid: Das Wort wird weiter nicht gewünscht. Die Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh verzichtet.

Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 204/2017 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Umweltbericht: Bericht Veloinfrastruktur verbessern und Veloverkehrsanteil erhöhen

Postulat David John Galeuchet (Grüne, Bülach), Silvia Rigoni (Grüne, Zürich), Daniel Heierli (Grüne, Zürich) vom 14. Januar 2019
KR-Nr. 9/2019

Ratspräsident Roman Schmid: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ulrich Pfister, Egg, hat an der Sitzung vom 17. Juni 2019 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Man könnte meinen, wir treten im Kanton Zürich mit dem Velo an Ort. 1995 gab es eine Radwegstrategie. 2005 wurde diese revidiert. 2001 wurde der Veloverkehr ins Gesamtkonzept aufgenommen. 2010 gab es eine Veloförderung mit einem Rahmenkredit von 20 Millionen Franken. Allein die Stadt Zürich wirft fürs Velo 120 Millionen auf. 2016 gab es einen Velonetzplan, der vom Regierungsrat verabschiedet wurde, und doch zeigt sich bisher kein Erfolg. Kann es sein, dass es dem Regierungsrat mit dem Velo nicht ernst ist, er das Velo als Lösung für die Verkehrsprobleme unterschätzt und

seine Verwaltung mit Papiertigern beübt? Im Umweltbericht 2018 erwähnt der Regierungsrat die positive Wirkung des Veloverkehrs für die Umwelt und auch für die Gesundheit. Obwohl der Veloverkehr insgesamt leicht zugenommen hat, macht er insgesamt immer noch einen viel zu kleinen Anteil aus. 2010 setzte sich der Kantonsrat mit dem Beschluss des Veloförderprogramms ein deutliches Zeichen. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll wachsen. Leider hat sich bisher kaum etwas bewegt. Auch im Raumplanungsbericht 2017 bemerkt der Regierungsrat, dass es von Vorteil ist, wenn zumindest ein Teil der täglichen Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden kann, damit die Verkehrsnetze nicht weiter belastet werden. 2018 hat der Regierungsrat herausgefunden, dass Veloschnellrouten volkswirtschaftlich empfehlenswert sind. Das freut uns sehr, aber im Ernst, werte Frau Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*), das hätte Ihnen Kollegin Petri (*Gabi Petri*) auch schon vor 28 Jahren sagen können. Nehmen Sie das Velo endlich ernst, es wird Ihnen helfen, die Probleme auf der Strasse zu lösen.

Im Umweltbericht 2018 ist festgehalten, dass aufgrund der geringen Datenbasis der Veloanteil am Gesamtverkehr sogar nur beschränkt aussagekräftig sei. Eigentlich hätten wir schon gehofft, dass in all den Jahren zumindest Daten über die Nutzung des Velos vorliegen, wenn schon weniger Velowege gebaut werden. deshalb wollen wir mit dem Postulat, dass durch die Erhebung genaue Daten über den Veloverkehr im Kanton Zürich ermittelt werden. Gestützt auf diese neuen Daten, soll abgeklärt werden, wo heute grosse Verkehrsströme mit dem Velo vorhanden sind und an welchen Orten ein grosses Potenzial für das Verschieben des Verkehrs auf das Velo möglich wäre. In einem Massnahmenplan soll festgehalten werden, wie der Anteil des Veloverkehrs erhöht werden kann, und welche baulichen Massnahmen dafür getroffen werden müssen. Auch eine Priorisierung der Massnahmen und Projekte soll festgehalten werden. Bei der Priorisierung soll das Potenzial der Verkehrsverlagerung Haupttreiber sein. Bitte erheben Sie auch Daten in den Städten, den Zentren der Agglomeration und zwischen diesen. Denn genau dort sehen wir ein enormes Potenzial für das Velo. Aktuell stehen Radwegprojekte beispielsweise zwischen Rorbas und Bülach oder Hombrechtikon und Oetwil an. Das sind Ergänzungen für Freizeit-routen, welche in Corona-Zeiten (*Covid-19-Pandemie*) auch sehr gerne genutzt werden und für die Volksgesundheit wichtig sind.

Die Grüne Fraktion möchte aber, dass Sie den Fokus auf Strecken legen, bei welchen das Velo und die stark wachsende Menge an E-Bikes den motorisierten Individualverkehr ersetzen können. Die kantonale

Koordinationsstelle für Veloverkehr wird mutig mit dem Slogan «Wir machen Zürich zum ersten Velokanton der Schweiz». Dieser Zug – dieses Velo – ist wohl schon längst abgefahren. Wir müssen ja auch nicht die Ersten sein. Wir hoffen aber, dass es nicht nochmals Jahrzehnte dauern wird, bis sich das Velo als Verkehrsmittel auch im Kanton Zürich durchsetzen kann. Besten Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich lege meine Interessenbindung offen: Ich arbeite in der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich. Im Zusammenhang mit dieser Tätigkeit ist unsere Abteilung von Anbeginn bei Projekten des Amtes für Verkehr involviert, dies bis zur Fertigstellung durch das Tiefbauamt. Momentan sind sehr viele Projekte beim Amt für Verkehr in Arbeit, um die Velostruktur zu verbessern. Diese Projekte können aber nicht losgelöst von der übrigen Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden. In unserem dichtbesiedelten Kanton ist dies eine aufwendige und langwierige Angelegenheit.

Dieses Postulat fordert vom Regierungsrat Informationen zum Anteil Veloverkehr und einen Massnahmenplan zur Verbesserung der Veloinfrastruktur. 2010 wurde im Kantonsrat ein Veloförderprogramm verabschiedet, welches den Zweck hatte, den Veloverkehr auf Strecken von 5 bis 15 Kilometern zu fördern. Dieses Förderprogramm ist im Internet unter «velo.zh.ch» zu finden. 2012 wurde die Koordinationsstelle Veloverkehr geschaffen, welche bei der Volkswirtschaftsdirektion angesiedelt ist. Zweck ist auch hier die Förderung des Veloverkehrs und die Steigerung des Veloanteils. Doch damit nicht genug: 2016 hat der Regierungsrat einen Velonetzplan verabschiedet. Dieser Velonetzplan löst die Radwegstrategie 2006 ab. Dieser Velonetzplan sieht Nebenrouten, Hauptrouten und Veloschnellrouten vor. Neu wird ein spezielles Augenmerk auf die Velopendler mit den sich in Aufschwung befindenden schnellen E-Bikes gelegt. Neu ist auch, dass bei der Erstellung von Infrastrukturen nicht mehr vor allem der Freizeitverkehr im Fokus steht, sondern explizit der Berufsverkehr mit schnellen E-Bikes begutachtet wird.

In der Anfrage 374/2018 der GLP wurden die entsprechenden Fragen gestellt und auch beantwortet. Im Postulat 356/2018 der FDP wird verlangt, beim Modalsplit den Anteil Velo abzubilden. Im Gesamtverkehrskonzept wird der Anteil Velo abgebildet und eine Förderung ist geplant und erwünscht.

Im Moment sind sehr viele Radwegprojekte geplant oder auch im Bau. Mit einem weiteren Bericht wird kein Meter Veloinfrastruktur schneller gebaut. Der Kanton ist in Bezug auf den Ausbau des Velonetzes auf

gutem Weg und gut unterwegs. Wir lehnen dieses Postulat ab, es bringt keinen Mehrwert.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der CO₂-Zähler steigt minütlich und bald haben wir alle zusammen die Menge erreicht, die für das 1,5-Grad-Ziel akzeptabel ist. So ist jede Redeminute hier verschenkte Zeit; weniger die Minuten hier im Rat, als vielmehr die Zeit, die dank dem Diskussionsantrag der SVP nun dazu gekommen ist.

Wir müssen als globale Gesellschaft die Klimakatastrophe verhindern, und da ist der Veloverkehr im Kanton Zürich auch ein Hebel, der umgelegt werden muss. Selbst mit dem Elektrovelo ist jeder zurückgelegte Kilometer für das Klima besser als mit dem fast leeren Auto. Aber dazu braucht es die richtige Infrastruktur, wie überkommunale Veloschnellrouten und Abstellplätze für Privatvelos und Sharing-Anbieter.

Die Regierung will das Postulat ja entgegennehmen; sicherlich auch, weil sie weiss, dass jeder Velokilometer einen positiven volkswirtschaftlichen Effekt hat. Dieses Postulat ist unbedingt zu überweisen – für die Menschen im Kanton Zürich und das globale Klima. Herzlichen Dank.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Das vorliegende Postulat fordert ja zwei Dinge in einem: Einerseits sollen die Datengrundlagen zum aktuellen Anteil des Veloverkehrs verbessert werden, also Entscheidungsgrundlagen geschaffen werden. Und andererseits soll ein Massnahmenplan zur Verbesserung der Veloinfrastruktur und zur Erhöhung des Veloanteils erarbeitet werden, also Massnahmen ergriffen oder zumindest vorgeschlagen werden. Die Postulantinnen und Postulanten stützen ihre Forderung nach mehr Daten auf eine Fussnote im Umweltbericht 2018. Hinsichtlich des Anteils zurückgelegter Wege bis 15 Kilometer mit dem MIV (*motorisierter Individualverkehr*), ÖV oder Velo seien die Veloanteile für 2016 und der Trend aufgrund der geringen Datenbasis nur beschränkt aussagefähig. Wir vermuten, dass diese Fussnote aufgrund eines statistischen Missverständnisses etwas überbewertet wird. Es ist nun mal ein statistisches Gesetz, dass es bei seltenen Ereignissen mehr Beobachtungen braucht, um zu validen Zahlen zu gelangen. Denkt man an die zweite Forderung des Postulates, den Massnahmenplan, der ja auch einer geografischen Aufschlüsselung nicht nur eines aggregierten Werts bedarf, so scheinen die Daten aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr, die an den Nutzen, an die Nutzung der Verkehrsmittel anknüpfen und die ja damit ganz anders strukturiert sind, ohnehin fast entscheidungsrelevanter zu sein. Autos auf einer Durchgangsstrasse sind

wesentlich einfacher zu messen als Velos, die an verschiedenen Orten durch die Siedlungen fliessen. Da muss man eben bei der Nutzung ansetzen, nicht einfach nur an Zählstellen. Trotzdem, ohne wenigstens stichprobenweise Zählungen des Veloverkehrs geht es natürlich nicht. Zumindest lassen sich so Entwicklungen erkennen. Nur darf man sich nicht allzu viele Hoffnungen machen, eine kantonsweite flächendeckende Messung des Veloverkehrs als Grundlage zur Abschätzung der künftigen potenziellen Verkehrsnachfrage ist nicht machbar und sie ist auch nicht zielführend. Zur Erreichung des zweiten Ziels des Postulats scheint damit ein akkurateres Gesamtverkehrsmodell, das Verkehrsangebot und -nachfrage abbildet und auch die Wechselwirkung beziehungsweise Konkurrenz zwischen den Verkehrssystemen berücksichtigt, weit wichtiger. Mit der Veröffentlichung der Sonderauswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 für den Kanton Zürich durch unser Statistisches Amt im letzten Juli steht ja auch eine aktualisierte bessere Datengrundlage zur Verfügung. Ich möchte hier nicht fachtechnischer werden. Wenn die FDP der Volkswirtschaftsdirektion bei der Bearbeitung der ersten Forderung dieses Postulates, also dieser Datengrundlagen, aber zwei Wünsche mit auf den Weg geben darf:

Erstens: Insgesamt herrscht bei all den Erhebungen zum Verkehr und zum Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden ein gewisses Durcheinander. Politikerinnen und Politiker jeder Couleur können sich stets die ihnen genehmen Zahlen pflücken. Wir haben insgesamt nicht den Eindruck, dass es zu wenige, sondern zu viele Daten gibt, auch wenn es in einzelnen Bereichen durchaus Lücken geben mag. Weniger wäre hier teilweise mehr, und es wäre vielleicht auch kostengünstiger.

Und zweitens: Anstatt nur Lücken für althergebrachte Verkehrsformen nachzujagen, scheint uns der Zeitpunkt gekommen, über eine Neudefinition des Modalsplits nachzudenken. Einerseits haben sich die verfügbaren Transportmittel verändert und werden dies auch in den nächsten Jahren in relativ grossem Tempo tun. Heute werden in ein und denselben Modalsplit verschiedene Verkehrsformen aggregiert, die ganz unterschiedliche Funktionen übernehmen. Andererseits hält vermehrt das Denken in Mobilitätsketten Einzug, was die Zuordnung von Verkehrsbewegungen zu einzelnen Verkehrsträgern erschwert beziehungsweise teilweise etwas obsolet macht. All dem wird der althergebrachte Modalsplit nicht wirklich gerecht. Ein Systemwechsel will aber gut überlegt sein, weil Brüche in langjährigen Zeitreihen unvermeidlich sind, was nicht unnötig oft geschehen sollte. Wir wären also nicht unglücklich, wenn der Regierungsrat, bevor er sich bei diesem Postulat in die Arbeit stürzt, eine grundsätzliche Auslegeordnung zur Messung des

Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung und den Transport von Gütern machen würde, um daraus für die Politik möglichst valide, aussagekräftige und entscheidungsrelevante Zahlen bereitstellen zu können. Dabei sind natürlich auch die für oder vom Bund in grösseren Städten erhobenen Daten sinnvoll miteinzubeziehen. Zudem sind auch die Wechselwirkungen mit dem Gesamtverkehrsmodell mitzubersücksichtigen. In diesem Sinne unterstützt die FDP die erste Forderung dieses Postulates. Nun zum zweiten Punkt, zum geforderten Massnahmenplan: Wir haben es bereits gehört, im Jahr 2010 hat der Kantonsrat ein Veloförderprogramm beschlossen... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): 2010 setzte der Kantonsrat mit dem Beschluss des Veloförderprogramms ein deutliches Zeichen. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll wachsen. Dies ist aber nicht der Fall. Das Ziel, den Veloanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen, wurde verfehlt, weitere Massnahmen sind nötig. Wenn sich dazu auch der Regierungsrat, notabene noch in der alten Zusammensetzung (*der letzten Amtszeit*), eine bessere Datenbasis zur Schätzung des Veloanteils wünscht, indem er das Postulat entgegennehmen möchte, ist das erst recht ein Zeichen, hier Hand zu bieten. Die Grünliberalen unterstützen das Postulat.

Trotzdem möchten wir Grünliberalen betonen, dass wir uns nicht zwei Jahre zurücklehnen möchten, bis der neue Bericht steht. Wir möchten den Bau von Veloinfrastrukturen sofort – lieber schon heute als morgen – weiter vorwärtsbringen. Denn das Offensichtliche braucht neuen Schwung. Mit dem Velonetzplan sind zwar die planerischen Grundlagen vorhanden, es hapert aber bei der Umsetzung. Von den über 1200 erfassten Schwachstellen im Velonetzplan fehlt bei über 700 die erforderliche Veloinfrastruktur ganz. Weiter weisen über 200 Knoten keine Veloinfrastruktur auf.

Die Grünliberalen wollen mit dem Bau der neuen Veloinfrastrukturen vorwärtsmachen, diese Lücken schliessen und der klaren Förderung des Alltagsveloverkehrs Nachdruck verleihen. Denn wie der Regierungsrat in der Antwort zu meiner Anfrage (*KR-Nr. 374/2018*) vom 3. Dezember 2018 richtig schreibt, gilt, Zitat: «Nur wenn die im Velonetzplan erkannten Schwachstellen zeitnah behoben werden, kann die angestrebte Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erreicht werden.» Dies hat der Regierungsrat sowohl im Gesamtverkehrskonzept 2018 als auch im Veloförderprogramm als Ziel definiert, und dies gilt erst recht in und nach der Corona-Zeit (*Covid-19-Pandemie*). Nach-

dem sogar die Wirtschaftlichkeit der Veloschnellrouten dank einer Kosten-Nutzen-Analyse eindeutig belegt wurde, wollen wir nun endlich grünes Licht für die Fertigstellung der Veloschnellroute Limmattal und auch weiterer Veloinfrastrukturen.

Besten Dank, wenn Sie das Postulat mit uns unterstützen.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Wenn Experten aus wirklichen Velostädten, wie zum Beispiel Kopenhagen, die Zürcher Veloinfrastruktur besichtigen, dann löst das Gesehene bei ihnen, je nach Laune, Kopfschütteln oder Heiterkeit aus. Auf dem Papier gibt es im Kanton Zürich zwar schon seit einiger Zeit einen beträchtlichen Aktivismus, aber draussen auf den Strassen herrscht Stückwerk, zum Beispiel Velospuren, die genau dort aufhören, wo man sie am meisten brauchen würde. Oder Velowege, die aufs Trottoir geführt werden, sobald der Platz knapp wird, oder Unfallschwerpunkte wegen falscher Linienführung der Velospur, wie zum Beispiel am Bucheggplatz. Interessanterweise ist der Polizei seit vielen Jahren bekannt, dass dort sehr häufig Automobilisten den vortrittsberechtigten Velofahrern den Weg abschneiden. Der Bucheggplatz wird in der Schulinstruktion als Beispiel für eine gefährliche Stelle aufgeführt. Aber obwohl das seit vielen Jahren bekannt ist, sieht man erst seit wenigen Wochen Linien auf der Strasse, die die Hoffnung aufkommen lassen, dass dort endlich etwas geschieht.

Zusammengefasst: Es fehlt ein Konzept, das funktioniert. Es fehlt der Wille, Veloförderung auch wirklich umzusetzen. Man hat noch viel zu häufig den Eindruck, dass die Personen, die für die Veloinfrastruktur verantwortlich sind, doch besser zuerst selber einmal Velofahren lernen würden. Wir treten an Ort. Die Velostrategie des Kantons Zürich ist bis jetzt eher eine Hometrainer-Strategie. Das muss sich ändern. Ich erinnere an die wichtigsten Gründe:

Erstens: Der benzinbetriebene Individualverkehr ist eine schwere Belastung für das Klima. Der Wechsel auf Elektroantrieb allein wird es nicht richten, er erfolgt zu langsam. Und auch ein Tesla (*Elektroauto*) braucht zu viel Energie, sowohl im Betrieb wie in der Herstellung. Zweitens: Der Platz in den Städten ist knapp, viel zu knapp, um alle unsere Mobilitätswünsche per Automobil zu befriedigen. Drittens: Die motorisierte Mobilität vom Parkplatz vor dem Haus bis zur Tiefgarage am Arbeitsplatz ist ein wichtiger Grund für eine ganze Palette von wohlbekannten und volkswirtschaftlich verheerenden Zivilisationskrankheiten. Fortbewegung ohne Hilfsmotor hingegen ist gut für die Gesundheit.

Der Regierungsrat hat sich bereit erklärt, das Postulat entgegenzunehmen. Ich sehe dies als Hinweis auf einen sehr späten, aber natürlich immer noch hochwillkommenen Mentalitätswandel. Nun liegt es also an uns, diesen Mentalitätswandel zu unterstützen, indem wir das Postulat überweisen. Wo ein Wille ist, ist auch ein Veloweg.

Farid Zeroual (CVP, Adliswil): Dem Umweltbericht des Regierungsrates vom November 2018 ist zu entnehmen: Der Veloverkehr hat insgesamt zugenommen, macht jedoch noch immer einen geringen Anteil am Gesamtverkehr aus. Die Attraktivität des Velos ist durch Ausbau der Infrastruktur weiter zu fördern. Als Gesamtwürdigung kann man sagen: Das Ziel ist bei weitem noch nicht erreicht. Der Regierungsrat zeigt im Bericht auf, dass die Erreichung der angestrebten Ziele sogar in weiter Ferne liegt, und bringt so zum Ausdruck, dass weiterhin grosse Anstrengungen notwendig sind, um Neuverkehr mit dem Velo abzuwickeln. Im Hinblick auf die weitere Verbreitung von E-Bikes darf sogar von zusätzlich steigendem Handlungsbedarf ausgegangen werden. Der Umweltbericht erscheint gemäss Auskunft alle vier Jahre. Der nächste Bericht wird voraussichtlich erst im Jahr 2022 veröffentlicht. Vier Jahre sind ein langer Zeitraum für einen Bericht in einem Bereich mit ausgewiesenem Handlungsbedarf. Deshalb unterstützt die CVP-Fraktion das Postulat, mit welchem ein aktueller Bericht zur Situation des Veloverkehrs und die Beschreibung eines Massnahmenplans zur Förderung der Veloinfrastruktur gefordert wird. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Als wir vor einigen Wochen den Ratsbetrieb in dieser Messehalle aufgenommen haben, liess ich mir es nicht nehmen, mit dem Velo zur Sitzung zu kommen. Es war herrlich, durch die fast verkehrsfreie Stadt zu pedalen. Gesellschaft hatte ich auf dem letzten Streckenteil von einer FDP-Kollegin, und wir haben uns erlaubt, das ab nächstem Jahr gestattete Rechtsabbiegen bei einer roten Ampel bereits in diesem Jahr zu testen.

Dass das Velo nicht nur verkehrsflussoptimiertes Verhalten begünstigt, sondern auch ein umweltfreundliches Verkehrsmittel ist, wird wohl niemand mehr bestreiten. Denn es verursacht weder Luftschadstoffe noch Lärm und, verglichen mit Autos, braucht es relativ wenig Platz. Gerade im Stadtverkehr ist das Velo daher ein ideales Fortbewegungsmittel. Und bei vernünftiger Fahrweise ist Velofahren zudem auch gesund.

Das alles wird im Umweltbericht 2018 des Regierungsrates zu Recht so festgestellt. Ebenfalls sehr lobenswert hält der Regierungsrat darin in

der Folge fest, dass zur Steigerung der Attraktivität der Ausbau der Veloinfrastruktur weiter zu fördern ist. Konkreter wird er in der Folge leider nicht mehr. Dies aber auch darum, weil nur wenige Daten über den Veloanteil im Gesamtverkehr vorhanden sind. Der geforderte Bericht macht vor diesem Hintergrund Sinn. Gemäss dem vom Kantonsrat 2010 verabschiedeten Veloförderprogramm soll dem Veloverkehr auf kurzen bis mittleren Distanzen eine tragende Rolle zukommen, speziell in dichtbesiedelten Gebieten und auf Etappen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Apropos: Als Vorstandsmitglied des Interessenverbandes IgöV (*Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr*) des Kantons Zürich weise ich gleichwohl an dieser Stelle darauf hin, dass gerade im sehr knappen städtischen Verkehrsraum das Velo nie die Effizienz von öffentlichen Verkehrsträgern erreichen kann. Ebenso wenig ist das Velo im Gegensatz zum ÖV in gleichem Masse für ein derart breites Publikum und bei allen Witterungen eine valable Option.

Eine Kombination von Velo und ÖV hingegen hat Potenzial, wenn den jeweiligen Verkehrsmitteln die ihnen zustehende Bedeutung beigegeben werden kann. Mit dieser Prämisse begrüsst die EVP eine vertieftere Analyse, wo und in welcher Form eine Erhöhung des Veloanteils realisierbar wäre, und ist infolgedessen bereit, dieses Postulat zu überweisen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Dieses Postulat will einen Bericht über den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr sowie über die möglichen Massnahmen zur Verbesserung dieser Situation. Hierfür existiert ein Velo-Förderprogramm sowie das klare Ziel, den Anteil des Veloverkehrs zu steigern. Leider sieht man davon bisher nicht allzu viel, und es muss schneller vorwärtsgehen. Es braucht Velorouten und den Abbau von Hindernissen sowie weitere geeignete Massnahmen. Darin kann auch mal die Hauptbotschaft festgemacht werden mit drei Ausrufezeichen: Es muss endlich vorwärtsgehen! Konkret wird dem Umweltbericht noch angekreidet, dass die Datengrundlage über den Veloverkehr bisher ungenügend ist. Mit solch ungenügenden Datengrundlagen, wie sich der Veloverkehr genau ausgestaltet, wo denn die Velofahrer genau durchfahren, wo Massnahmen Sinn machen und wie wirkungsvoll sie auch sind, mit solch einer mangelhaften Datengrundlage lässt sich natürlich nur schlecht arbeiten. Doch dies lässt sich ändern. Schaut man zum Beispiel nach Bern, hat man dort mit nur geringfügigen Massnahmen, nämlich mit der Implementation von Velozählanlagen bereits eine Verbesserung der Situation erreicht und konnte damit an einzelnen

Stellen sehen, dass die Massnahmen, die man getroffen hatte, tatsächlich zu einem Anstieg des Veloverkehrs führten. Ich denke, der Kanton Zürich könnte hier auch noch Koordinationspotenzial mit den Städten Zürich und Winterthur finden, die sicher über eine bessere Datengrundlage über den städtischen Veloverkehr auch nicht unzufrieden wären. Als Resultat einer solchen Erhebung könnte man dann sinnvolle Massnahmen definieren und uns im geforderten Bericht darlegen.

Die Alternative Liste wird das Postulat entsprechend überweisen und bittet Sie, dies ebenfalls zu tun.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es wurde bereits gesagt, wir haben ein Veloförderprogramm im Kanton Zürich und wir haben einen Velonetzplan, der in der letzten Legislatur erarbeitet wurde. Und ich bin auch etwas stolz darauf, dass der Kanton Zürich der erste Kanton der Schweiz ist, der einen umfassenden Velonetzplan für das ganze Kantonsgebiet hat. Nun möchte ich aber auch darauf hinweisen, dass bei den Städten Zürich und Winterthur diese Aufgabe an sie delegiert ist, das heisst, der Kanton kann nur ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur planen. Selbstverständlich ist er hier dran, auch gestützt auf diesen Velonetzplan, weil wir das Potenzial des Velos sehen. Trotzdem möchte ich darauf hinweisen, dass bei sämtlichen Planungen immer auch eine Konkurrenz der verschiedenen Verkehrsträger da ist und es nicht immer einfach ist, die verschiedenen Mobilitätsansprüche unter einen Hut zu bringen. Ich freue mich, dass Sie zur Kenntnis genommen haben, dass wir verschiedene Projekte zumindest auf dem Papier haben, eines, das im Limmattal, wurde erwähnt. Wir werden Ihnen in Bälde Projekte vorstellen können. Letztlich ist es Ihre Entscheid, ob Sie da weiter investieren wollen. Was die Städte Zürich und Winterthur anbelangt, möchte ich einfach darauf hinweisen, dass gemäss neuester Revision des Strassengesetzes der öffentliche Verkehr Vorrang hat vor dem Veloverkehr. Ich denke, das war Ihre Entscheid, und das ist auch zu berücksichtigen.

Selbstverständlich nehme ich Ihre Voten auf, auch in dem Sinne, dass Sie eine Übersicht möchten. Die Velonetzplanung beziehungsweise auch die Fachstelle sind jetzt dann zehn Jahre alt, und ich glaube, das Postulat ist geeignet, sich hier auch einmal einen Überblick über das, was wir erreicht haben, oder das, was wir nicht erreicht haben, zu verschaffen. Und selbstverständlich werden wir das in einen grösseren, auch verkehrspolitischen Rahmen setzen. Ich erinnere daran, dass wir

sehr viele Vorstösse zu diesem Thema haben, und hier wollen wir unbedingt auch eine Gesamtsicht. In diesem Sinne ist die Regierung bereit, hier Bericht zu erstatten.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 124 : 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 9/2019 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen

Postulat Felix Hoesch (SP, Zürich), Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) vom 4. Februar 2019
KR-Nr. 47/2019

Ratspräsident Roman Schmid: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ulrich Pfister, Egg, hat an der Sitzung vom 17. Juni 2019 Antrag auf Nichtüberweisung gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir stecken mitten in der Verkehrswende. Und durch Corona (*Covid-19-Pandemie*) hat diese Veränderung noch mal eine deutlich schnellere und andersartige Dynamik gewonnen, und wir wissen noch gar nicht, was von diesen Neuerungen Bestand haben wird. Aber auf alle Fälle entwickelt sich die Mobilität durch technische Erfindungen viel mehr in Form einer Mobilitätsrevolution und weniger in Form einer einfachen Weiterentwicklung. Und auch ohne die spürbare Revolution war das Thema «Verkehr» im Sorgenbarometer der Bevölkerung bereits in der Vergangenheit oft auf den obersten Plätzen. Darum stelle ich mir als Volksvertreter die Frage: Wie müssen und wollen wir die Zukunft auf unseren Strassen, Plätzen und Wegen gestalten? Für mich ist es keine akzeptable Antwort, dass wir einfach abwarten und alles so geschehen lassen, wie es eben geschieht.

Wie alles im Leben und in der Politik hat auch die Mobilität verschiedenste Aspekte: die Volkswirtschaft, die individuelle Freiheit und der Spass, aber auch die Beeinträchtigung anderer Menschen und die

natürliche Umgebung. Diese werden sich alle durch die Mobilitätsrevolution verändern. Teilweise wird die Veränderung nur marginal sein, teilweise aber auch dramatisch. Um diese Aspekte und die potenziellen Veränderungen zu beleuchten, bitten wir in diesem Postulat um die Untersuchung folgender Fragen: Was sind die Auswirkungen selbstfahrender Fahrzeuge? Dabei geht es primär um die Frage: Wie wird die Nutzung abgeschätzt in Abhängigkeit, ob die Fahrzeuge den Fahrenden privat gehören, oder ob sie zur allgemeinen Verfügung stehen, natürlich gegen ein Entgelt, sei es pro Nutzung oder in einer Flatrate? Wie im Postulat 46/2019 von Barbara Schaffner betreffend «Selbstfahrende Autos als Teil des öffentlichen Verkehrs», das im Zusammenhang mit diesem Postulat entstanden ist, stelle auch ich die Frage, wie die Zukunft aussieht, wenn selbstfahrende Autos in einer Extremvariante gar nicht im Privatbesitz sind. Aber auch andere Verkehrsmittel werden aktuell häufiger genutzt und stehen immer weiteren Teilen der Bevölkerung zur Verfügung: Velos, Elektrofahrräder, Trottinets, Scooter, Enuus (*Kleinstfahrzeuge*) und so weiter und so fort. Hier ist es genau so wichtig zu antizipieren, wie sich deren Nutzung verändern wird, wenn sie vermehrt zur Verfügung stehen beziehungsweise von Organisationen zur Verfügung gestellt werden. Also geht es wieder um die Frage nach den Besitzverhältnissen und den Mietoptionen.

Der öffentliche Verkehr bleibt in meiner Welt das Rückgrat für den Personentransport. Nur er kann auf wenig Raum und in vernünftiger Zeit grosse Menschenmassen bewegen. Aber die letzte Meile muss von der Gesellschaft und damit von der Politik optimal gestaltet werden. Diese letzte Meile ist je nach Verkehrsmittel und Raumtyp natürlich sehr unterschiedlich lang. Selbst mir als Städter ist es darum klar, dass im ländlichen Raum, wo die Wege oft länger sind, nicht einfach die Lösungen aus den Kernstädten übernommen werden können.

Und natürlich darf niemals die natürlichste Fortbewegungsform vergessen gehen: Wir gehen alle primär mal zu Fuss, und das ist meist der erste und letzte Schritt eines Weges. Mit Fussverkehr spart man am meisten Energie und Platz und tut gleichzeitig etwas Gutes für die Gesundheit. Das ist individuell wichtig und natürlich auch für die ganze Gesellschaft.

In Zukunft dürfen wir vor allem die einzelnen Verkehrsmittel nicht mehr einzeln betrachten. Dank Multimodalität werden immer mehr Wege von einer Kombination von Verkehrsmitteln bewältigt. Das ist gut so. Aber auf die intelligente und gesellschaftsverträgliche Kombination kommt es eben schon sehr drauf an.

Zürich ist die Innovationsregion der Deutschschweiz. Darauf bin auch ich stolz und das soll so bleiben, auch im Bereich Mobilität. Aber eben auch in der Alltagsmobilität. Und die besteht eben nicht aus autonom fliegenden Lufttaxis, denn diese werden nie ein Massentransportmittel sein.

Auch im Gesamtverkehrskonzept von 2018 wird im Handlungsschwerpunkt 6 auf innovative Angebotsformen im Personenverkehr hingewiesen. Und im Handlungsschwerpunkt 7 geht es explizit um automatisierten Verkehr. Diese Schwerpunkte will ich mit diesem Postulat vorantreiben und so etwas mehr Text als diese zwei kurzen Abschnitte studieren. Darum danke ich dem alten Regierungsrat, dass bereits er bereit war, dieses Postulat entgegenzunehmen. Und ich bin froh, wenn es nun heute überwiesen wird und die Arbeit an dem Bericht aufgenommen wird. Und dann freue ich mich in zwei Jahren auf die Resultate und die Besprechung in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) und im ganzen Kantonsrat. Herzlichen Dank für Ihre Stimme.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Dieses Postulat ist der Regierungsrat bereit zu übernehmen. Im Postulat 46/2019, selbstfahrende Autos als Teil öffentlichen Verkehrs wurde bereits ein Teil dieses Postulates behandelt. Die zur Debatte stehenden selbstfahrenden Fahrzeuge werden noch lange nicht Bestandteil des Verkehrs, geschweige denn des öffentlichen Verkehrs sein. Dies wurde uns an der Verkehrskonferenz Zürich/Baden-Württemberg klar vor Augen geführt. Die grossen Hersteller haben hier die Serientauglichkeit bereits nach hinten geschoben. So erübrigt sich auch die Klärung der Auswirkungen des unterschiedlichen Besitzes dieses Fahrzeuges, ob im privaten, öffentlichen oder im Besitz von privaten Dienstleistungsunternehmen. Ebenso hat uns die Zeit bereits wieder eingeholt in Bezug auf die Fahrräder, welche sich auch im privaten, öffentlichen oder im Besitz von privaten Dienstleistungsunternehmen befinden. Der untaugliche Versuch mit den billigen China-Velos war von kurzer Dauer. Das Konzept hat sich nicht bewährt, und diese Fahrräder sind bereits wieder vom Markt verschwunden. Zurzeit sind Elektrowelos an verschiedenen Standorten verfügbar – mal schauen, wie lange.

Weitere, angeblich innovative Elektrogefährte bevölkern unseren Strassenraum. Hier müssen wir aber ganz klar differenzieren, daher ein kleiner Exkurs durch dieses gesetzliche Angebot und die gesetzlichen Bestimmungen zu deren Inverkehrbringung, angefangen bei den Stehrollern, meistens als «Segway» bekannt: Hier fehlt den meisten Geräten eine Typenprüfung. Diese dürfen für unsere Strassen nicht in Verkehr

gebracht werden, sie benötigen ein Kontrollschild. Der Stehroller der Marke «Segway» ist zurzeit der einzige Stehroller mit Typenprüfung. E-Trottinets bevölkern auch unsere Strassen und werden von verschiedenen Anbietern im öffentlichen Raum angeboten. Diese angebotenen E-Trottinets sind erlaubt und typengeprüft. Es tummeln sich dort leider sehr viele E-Trottinets, welche im Internet bestellt werden können und wegen fehlender Typenprüfung nicht auf die Strasse dürfen. Weitere Exoten sind «Solowheel», einrädige Fahrzeuge, bei welchen die Personen im Bereich der Radnabe stehen, bekannt unter «Power Wheel», «Airwheel» et cetera. Diese Geräte sind bis dato nicht typengeprüft und dürfen nur auf privatem Grund verwendet werden. Die Verwendung auf öffentlichem Grund ist illegal, sie gehören nicht auf die Strasse. Eine weitere Kategorie sind die «Smart Wheel», hier stehen Sie quasi auf einem Brett zwischen den Rädern und steuern mit Gewichtsverlagerung. Hier gibt es ganz wenige typengeprüfte Produkte, welche auch mit einem Kontrollschild ausgerüstet werden müssten. Nicht typengeprüft und ohne Kontrollschild verkehren diese Geräte illegal auf öffentlichen Strassen. Weiteres Trendgerät: Motorisierte Skateboards dürfen auch nicht in den Verkehr gebracht werden.

Warum dieser Exkurs? Abgesehen von den vielleicht in vielen, vielen Jahren selbstfahrenden Autos, werden diese Trendgeräte den Verkehr nicht grundlegend ändern. Einzig wird die Strecke, welche noch zu Fuss bewältigt wurde, mit einem Trendgerät zurückgelegt. Da die meisten dieser Trendgeräte mit den heutigen Bestimmungen gar nicht auf die Strasse dürfen, erübrigt sich ein Bericht des Regierungsrates. Es ist ein Blick in die Kristallkugel. Zuerst müsste in Bern eine Lösung für die Legalisierung dieser und zukünftiger Geräte gefunden werden.

Wir sehen keinen Mehrwert in einem Bericht und lehnen das Postulat ab.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Die FDP unterstützt das Postulat, allerdings aus einer leicht anderen Perspektive, als dies die Postulanten tun. Wir betrachten das Thema unserer Meinung nach aus einer ganzheitlicheren Perspektive. Es macht durchaus Sinn, dass man sich frühzeitig über die zukünftige Verkehrssystemgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen Gedanken macht. Man muss frühzeitig die Leitplanken stellen, damit man sich nachher nicht sagt «Hätten wir doch dannzumal die Strassen für diese heutige Mobilität richtig gebaut». Das Postulat fokussiert vor allem auf selbstfahrende Fahrzeuge und ihre Besitzverhältnisse. Dies ist möglicherweise ein wenig zu kurz gegriffen. Selbstfahrende Fahrzeuge sind sicher ein wesentliches Element, aber

die FDP erwartet, dass mit dem Postulat das gesamte Digitalisierungspotenzial im Verkehr und im Verkehrssystem berücksichtigt wird. Wichtig ist auch, dass nicht nur der Personenverkehr, sondern auch der Lasten- und Güterverkehr berücksichtigt werden. Dies wird im Postulat leider nicht explizit erwähnt. Ob die Besitzverhältnisse tatsächlich so entscheidend sein sollen, wie dies die Begründung suggeriert, lasse ich mal im Raum stehen. Aus Sicht der FDP steht vielmehr im Zentrum, dass wir ein nachhaltiges Verkehrssystem anstreben, das sowohl den Anforderungen der Wirtschaft, der Wirtschaftlichkeit, der Gesellschaft und der Umwelt genügt, und dabei insbesondere die Bewegungsfreiheit und die Wahlfreiheit des Verkehrsmittels gewährleistet sind. Im Sinne dieser Ausführungen unterstützt die FDP dieses Postulat. Besten Dank.

Nathalie Aeschbacher (GLP, Zürich): Es ist wohl nur noch eine Frage der Zeit, bis wir in unseren Strassenräumen und im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich zahlreiche selbstfahrende Fahrzeuge sehen werden. Dies wird kein Ausschnitt aus einem futuristischen Film sein, sondern Teil unserer gelebten Realität. Damit einhergehend, werden sich viele Veränderungen abzeichnen, die wiederum zahlreiche Chancen und neue Perspektiven für uns alle bieten. Langfristige Effizienz und Flächengewinne im Verkehrsraum, Kapazitätsgewinne auf der Strasse, neue Möglichkeiten für eine optimierte Verkehrssteuerung, verminderte verkehrsbedingte Umweltbelastungen sowie aufgewertete öffentliche Stadt- und Verkehrsräume.

Insbesondere als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr eröffnen die autonome Mobilität sowie die aufkommenden Sharing-Modelle grosse Vorteile. Optimal werden sie eingebunden sein in ein verursachergerichtetes Mobility Pricing. Im Zusammenhang mit der wachsenden Bevölkerung in den urbanen Gebieten befinden sich die hierfür benötigten Rahmenbedingungen ebenfalls im Wandel. Namentlich reden wir von einer steigenden Mobilitätsnachfrage, einer Veränderung der bislang bekannten Mobilitätsmuster, von zunehmenden technischen Innovationen und von gesellschaftlichen Veränderungen. Die technologischen Möglichkeiten für selbstfahrende Fahrzeuge sind heute bereits weit fortgeschritten. In zahlreichen Fahrzeugen sind die benötigten Systeme bereits eingebaut. Teilweise kann auch bereits darauf zugegriffen und in rechtlich beschränktem Rahmen davon Gebrauch gemacht werden. Ohne Sonderbewilligung ist heute jedoch das vollautomatisierte Fahren in der Schweiz verboten.

Die Stadt und der Kanton Zürich sind innovative Zentren in der Schweiz. Der Kanton Zürich soll sich deshalb proaktiv mit der Mobilität der Zukunft auseinandersetzen und dabei eine Vorreiterrolle einnehmen. Insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs sollen die neuen technologischen Möglichkeiten und die verkehrstechnischen Herausforderungen auf eine progressive Art und Weise bewältigt werden. Schweizweit laufen bereits einige Pilotprojekte mit selbstfahrenden Bussen beispielsweise in Sitten und Fribourg. Dies bestätigt, dass die Auswirkungen der Digitalisierung auf den Verkehr und die Fortschreitung der technologischen Möglichkeit bereits heute stark spürbar sind und sich in den kommenden Jahren mit Sicherheit immer stärker artikulieren werden.

Entgegen dem im Gesamtverkehrskonzept festgehaltenen Zeithorizont müssen die Dinge also bereits heute aktiv angegangen werden. Für die neuen, damit einhergehenden Sharing-Modelle müssen entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen werden, beispielsweise für Car-Sharing, Car-Pooling, Letzteres ganz nach dem Motto «Nutzen statt besitzen», was langfristig zu einer deutlichen Verringerung der Gesamtanzahl Automobile führen wird. Diese Modelle erfreuen sich innerhalb der Bevölkerung einer steigenden Beliebtheit. Die Stadt Zürich ist übrigens weltweit an der Spitze des Car-, E-Velo- und -Trottinett-Sharings, gemessen an der Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner. Gemäss einer Studie der ZHAW (*Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften*) wird heute das Potenzial der Anbindung und Kombination mit dem ÖV bei weitem nicht ausgeschöpft und umgesetzt.

Zuletzt will ich Ihnen noch einen wichtigen sozialen Aspekt zur oben genannten Mobilitätsform für unsere Gesellschaft darlegen: Personen mit eingeschränkter Mobilität können dank der neuen Möglichkeiten, die sich ihnen mit dem Nutzen von selbstfahrenden Fahrzeugen erschliessen, von mehr Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, von mehr Unabhängigkeit, von mehr Flexibilität und von mehr Freiheit profitieren.

Die Grünliberalen beantragen aus den eingangs genannten Gründen eine Annahme des Postulates. Besten Dank.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Die Mobilität wird sich in den kommenden Jahren rasant verändern. Um einem Wildwuchs auf den Strassen vorzubeugen, erachten wir Grüne es als zentral, möglichst früh ein klares Bild davon zu haben, wie wir die Chancen der Digitalisierung im Strassenverkehr nutzen können. Wenn wir uns frühzeitig damit auseinandersetzen, können wir agieren und müssen später nicht unter

Druck reagieren. Wenn wir die Chancen der Digitalisierung im Verkehr nutzen, kann dies ein grosser Beitrag zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme sein. Der Staat soll privaten Anbietern ermöglichen, Mobility-as-a-Service-Dienstleistungen anzubieten, die das bestehende ÖV-Angebot in sinnvoller Weise ergänzen. Dafür soll er Konzessionen vergeben und klare Rahmenbedingungen schaffen. Speziell in Randgebieten sollen solche Angebote den klassischen ÖV ergänzen.

Aus unserer Sicht ist es zentral, dass die Digitalisierung des motorisierten Verkehrs zu einer sinnvollen Ergänzung des heutigen öffentlichen Verkehrs wird und diesen nicht konkurrenziert oder sogar zu einem Abbau dessen führen darf. Durch die Digitalisierung des motorisierten Individualverkehrs soll der Gesamtverkehr wie auch die Anzahl der Fahrzeuge reduziert werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn sich die geteilte Nutzung von Fahrzeugen, sprich Car-Pooling, Car-Sharing, durchsetzen wird. Freiwerdender Strassen- und Parkraum muss für öffentliche Nutzung, Begegnungsorte, Begrünungen zur Kühlung des urbanen Raums oder als Verkehrsraum für Fussgänger und Velofahrer genutzt werden. Der Zugang zu den Mobilitätsdaten ist für die Umsetzung der Digitalisierung ein entscheidender Faktor, insbesondere bei der Bereitstellung von digitalen Angeboten der Mobilitätsdienstleistungen. Die Bereitstellung der Daten muss transparent erfolgen, ohne Bevorteilung von einzelnen Anbietern. Persönliche Daten dürfen nicht oder nur unter expliziter Zustimmung der Nutzer kommerziell genutzt werden. Keinesfalls darf die Digitalisierung des Verkehrs zu einer weiteren Zersiedelung in peripheren Gebieten führen. Diese Gefahr besteht, da die Fahrzeit für andere Aktivitäten genutzt werden kann. Kosteneinsparungen, welche durch die Digitalisierung des motorisierten Verkehrs erfolgen, sollen für den Fuss- oder Veloverkehr wie auch den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Mit der Digitalisierung des motorisierten Individualverkehrs muss auch dessen Dekarbonisierung einhergehen, damit die vereinbarten Klimaziele erreicht werden können.

Die Grünen erachten es als zentral, dass frühzeitig eine öffentliche Diskussion über die Digitalisierung des Verkehrs geführt wird. Die Bevölkerung muss sich bewusst sein, dass sie es in der Hand hat, den Verkehr und die öffentlichen Räume der Zukunft zu gestalten. Lassen Sie uns die Herausforderungen annehmen und stimmen Sie dem Postulat zu, wie es auch die Grüne Fraktion tut. Besten Dank.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Unser Strassenraum ist beschränkt, besonders in den Städten. Er muss effizient und effektiv genutzt werden.

Es müssen unbedingt alle neuen und kreativen Ideen und Möglichkeiten zur zukünftigen Mobilität analysiert und bewertet werden. Wir brauchen mehr Fahrzeuge mit weniger Platzbedarf, wie Fahrzeug-Sharing in jeglicher Form. Dazu gehören auch selbstfahrende Fahrzeuge. Bereits heute führen die vielen unterschiedlichen Fahrzeugtypen – vom Bus über Autos bis zu E-Trottis – bezüglich Fahreigenschaft, Fahrgeschwindigkeit, Fahrraum und Abstellmöglichkeiten zu einer Zunahme von Nutzungskonflikten. Es gilt: Grundsätzlich stört immer der andere. Bin ich Fussgänger, stören mich die Velos. Bin ich Velofahrer, stören mich die Autos. Bin ich Autofahrer, stören mich die Fussgänger. Uns ist es wichtig, dass die Mobilitätsformen der Zukunft und die zukünftigen verkehrstechnischen Herausforderungen anhand von Daten und Fakten analysiert werden, um optimale Massnahmen planen und durchführen zu können. Übrigens, ich habe vor einiger Zeit an einer bundesweiten Umfrage in einem mehr als einstündigen Interview über meine Mobilitätsgewohnheiten Auskunft gegeben, also sammelt auch der Bund bereits Daten zu diesem Thema. Der Verkehr in den Städten ist eine Kampfzone der Rücksichtslosigkeit, heisst es. Das darf nicht sein. Toleranz ist von allen gefragt.

Die CVP unterstützt dieses Postulat.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): «Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben», diese Mahnung hatte Michail Gorbatschow (*sowjetischer Staatspräsident*) 1989 zwar tatsächlich geäussert, aber nicht in dieser prägnanten Form. Den berühmt gewordenen Satz verantworten zwei Journalisten, die ein kompliziertes Politiker-Übersetzer-Deutsch vereinfachen wollten.

Zu spät könnte es auch sein, wenn sich die Zürcher Regierung erst in ein paar Jahren mit der Frage beschäftigt, wie eine intelligente Verkehrsgestaltung der Zukunft aussehen muss. Denn immer mehr Verkehrsmittel beanspruchen immer knapper werdenden Raum. Zunehmen werden natürlich auch die Anforderungen an die Sicherheit. Ob wir selbstfahrende Fahrzeuge gut finden oder nicht, steht hier nicht zur Debatte, zumal nur schon eine effizientere Nutzung des Strassenraums dafür sorgen wird, dass sich zumindest teilautomatisierte Fahrzeuge durchsetzen werden. Und die unzähligen elektrisch betriebenen Zweiradfahrzeuge werden zunehmend wissen wollen, wo sie am Ende ihrer Fahrt stehenbleiben und neue Energie aufladen dürfen.

Da die Angst vor Bestrafung ein schlechter Motivator ist, möchte ich den Regierungsrat lieber an das gute Gefühl erinnern, das sich beim Stellen der richtigen Weichen automatisch einstellt. Und das lässt sich

umso häufiger erleben, je weniger die Fahrpläne und das Streckennetz bereits festgelegt sind. An einer intelligenten Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen mitzuwirken, gehört zu jenen Arbeiten, die auch Spass machen können. Wir freuen uns, wenn der Regierungsrat dies ebenso sieht, und danken ihm für die Bereitschaft, dieses Postulat entgegenzunehmen. Meine einleitenden Worte geben mir auch die Gelegenheit, allen Journalistinnen und Journalisten zu danken, die meine komplizierten Sätze in Jahrhundertzitate verwandeln. Die EVP will eine intelligente und innovative Verkehrsgestaltung und wird deshalb dieses Postulat überweisen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Wir haben dieses Postulat geprüft und diskutiert, und leider erschliesst sich uns der genaue Wille der Postulanten nicht, wir sehen nicht ganz, was man sich von einem solchen Bericht verspricht. Für einen nicht näher definierten Zukunftsbericht fordern die Postulanten Zahlen über den Anteil von selbstfahrenden Fahrzeugen im Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr. Darüber hinaus sollen noch Schätzungen zu Fahrrädern und sonstigen Elektrogefährten erhoben werden. In der Begründung wird dann das Ganze noch mit Raumplanung und Car-Sharing vermischt. Wir erwarten von solch einem Bericht daher nicht allzu viele Ergiebige beziehungsweise sehr viel Diskussionsmaterial, wie es angedeutet wurde, wir meinen, dass es letztendlich zu nichts führt. Und wir denken, dass der Regierungsrat seine Ressourcen besser im Verkehrsbereich, besser in sinnvolleren und konkreteren Bereichen einsetzen sollte, beispielsweise bei der Veloinfrastruktur, wie dies beim letzten Vorstoss (*KR-Nr. 9/2019*) bereits besprochen wurde. Hier haben wir es jedoch aus unserer Sicht zu viel mit Zukunftsmusik zu tun, die zurzeit noch besser auf Bundesebene besprochen und angeschaut wird. Die Fraktion der Alternativen Liste wird daher dieses Postulat nicht überweisen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Natürlich – das weiss ich auch –, es wird noch einige Zeit vergehen, bis wir selbstfahrende Fahrzeuge auf unserer Strasse haben, seien es individuelle Fahrzeuge oder seien es auch selbstfahrende Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr. Das weiss ich. Trotzdem bin ich überzeugt, dass neue Technologien ein grosses Potenzial haben. Und ich glaube an die Kraft der neuen Technologien, ich glaube an die Kraft unserer Unternehmen. Ich glaube an unser Unternehmertum und ich glaube an die Innovationskraft unserer Unternehmen auch im Kanton Zürich. Die Innovation wird ein Treiber sein für

die Mobilität. Wir konnten ja nun in dieser schwierigen Corona-Zeit Erfahrungen machen. «Spitzen brechen», dieses Thema wird uns in Zukunft beschäftigen. Potenziale wie Home-Office nutzen, ich glaube, es ist jetzt der Moment – es ist ein sehr guter Moment –, hier auch in die Zukunft einzusteigen. Sie hat schon lange begonnen, aber sicher beginnt sie heute.

Gleichzeitig können wir mit diesem Postulat auch aufzeigen, wo denn die Grenzen sind für Innovation, für den Staat, wo er wirken kann und wo er nicht wirken kann beziehungsweise auch nicht wirken soll.

In diesem Sinne bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen. Und selbstverständlich – ich habe es schon beim letzten Vorstoss gesagt – werden wir dieses Thema in einen grösseren Kontext stellen. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 123 : 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 47/2019 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Verschiedenes

Verabschiedung von Thomas Würgler, Kommandant der Kantonspolizei Zürich

Ratspräsident Roman Schmid: Heute verabschieden wir den Kommandanten der Kantonspolizei in den wohlverdienten Ruhestand. Er hat diesen aufgrund der vergangenen Monate erst recht verdient.

Bevor Thomas Würgler bei der Kantonspolizei anfang, war er bereits während 15 Jahren für den Kanton Zürich als Staatsanwalt tätig. Im Jahr 2000 trat der Rechtsanwalt ins Korps der Kantonspolizei ein und übernahm die Leitung der Verkehrspolizei. Bereits nach vier Jahren wurde er Chef der Flughafenpolizei. Thomas Würglers Bemühungen galten stets dem Ziel, Sicherheit herzustellen. Am liebsten tat er dies aus dem Hintergrund. Über Sicherheit zu sprechen, sei nicht Sache der Polizei. Ihr Ziel müsse es sein, sie zu gewährleisten, so Thomas Würgler kürzlich in einem Interview. Ins Scheinwerferlicht geriet er 2009 dann doch, als er zum Kommandanten der Kantonspolizei befördert wurde. Mit

grosser Hilfsbereitschaft stand er fortan auch dem Kantonsrat als verlässlicher Partner für Sicherheitsanliegen zur Verfügung, so zum Beispiel bei sich ändernden Lagen und den dazu gestellten Fragen der Gewährleistung der Sicherheit unseres Ratsbetriebs, oder erst gerade kürzlich, als wir anfangs März vom Chef der kantonalen Führungsorganisation zur Lage betreffend Covid-19 (*Corona-Pandemie*) in unserem Kanton informiert wurden.

Eigentlich hätte Thomas Würgler bereits Ende April in seinen wohlverdienten Ruhestand verabschiedet werden sollen. Doch die Corona-Pandemie machte ihn für den Regierungsrat bei der Lagebewältigung unverzichtbar.

Nun ist der Moment der Verabschiedung gekommen. Für sein grosses Engagement zur Gewährleistung der Sicherheit in unserem Kanton danken wir dir, Thomas Würgler, herzlich und wünschen dir für den neuen Lebensabschnitt alles Gute. Vielen herzlichen Dank. (*Applaus*)

Bevor du das Wort erhältst, verrate ich dir noch, was du vom Kantonsratspräsidenten erhältst. Du hast mir gesagt, dass du zu Hause einen Garten hast und gern gebe ich dir die Möglichkeit, dich kulinarisch im Garten etwas auszuruhen mit zwei Flaschen des vorzüglichen Kantonsratsweins aus der Region Opfikon zum einen und zum anderen auch etwas für die Augen. Ich gehe davon aus, dass du irgendwo in deinem Garten zehn Quadratmeter Platz findest, um nächstes Jahr die obligate Schweizer Blumenmischung aus Pro-Specie-rara-Blumen auszusäen. Jetzt erhältst du von mir das Wort, bitte, Thomas.

Thomas Würgler, Kommandant der Kantonspolizei: Es ist mir eine grosse Ehre, hier verabschiedet zu werden. Wobei ich eben noch eine kleine Schrecksekunde hatte: Als sich der Herr Präsident nach meinem Garten erkundigt hat, habe ich schon gedacht, er wolle mir ein Hanfpflänzchen schenken, aber es bleibt bei dieser Blumenmischung, ganz herzlichen Dank.

Es ist mir wirklich eine Ehre, hier verabschiedet zu werden, und ich glaube, es ist nicht nur ein Zeichen für mich, sondern auch an die ganze Kantonspolizei. Sie haben die Zeit erwähnt, die wir hinter uns haben, diese drei Monate Corona-Krise. Es war für mich eine Selbstverständlichkeit, dass der Kapitän nicht von Bord geht, wenn eine Krise herrscht, auch meinen Leuten gegenüber. Selbstverständlich war das auch eine Verpflichtung, gehört es doch zum Auftrag, für die Sicherheit in diesem Kanton in einer solchen Lage zu sorgen, mit zu sorgen.

Ich denke, es wird noch eine Auswertung dieser intensiven Phase kommen, nötig sein, aber etwas hat sich gezeigt – und das möchte ich ganz

kurz erwähnen: Es hat sich doch gezeigt, dass unsere KFO-Strukturen (*Kantonale Führungsorganisation*) Stabilität garantieren, aber Stabilität garantiert sicher auch die Kantonspolizei, welche die Strukturen in dieser KFO garantiert, die das leitet – ich mit meinen Leuten zusammen, das war eine Teamleistung. Ich glaube, man hat gesehen, dass die Kapo insgesamt professionell ist, stabil ist, einsatzfreudig ist. Es hat niemand von meinen Leuten nach den Einsatzzeiten gefragt. Darüber hinaus – und das sage ich jetzt ganz bewusst, weil man mir auch sagt, ich hätte den Wert immer nur auf Modernisierung und Digitalisierung gelegt –, darüber hinaus, davon bin ich überzeugt, geht es immer um die Menschen. Und auch in einer solchen Krise ist es um die Menschen gegangen. Es muss noch möglich sein, dass man sich um die Menschen in diesem Kanton kümmert, von Mensch zu Mensch. Sie haben eine Kantonspolizei – das ist mir immer am Herzen gelegen –, die mit Augenmass handelt, zurückhaltend mit Augenmass, die sich auch durchsetzen kann, aber dies nicht in jeder Minute betonen muss, nicht autoritär daherkommt, sondern offen, transparent mit den Leuten reden will. Das war mir ein Anliegen. Ich denke, das sehen Sie in diesem Korps, und es ist mir auch wichtig, dass Sie das als Basis des Vertrauens nehmen. Sie dürfen Vertrauen haben in die Führung der Kantonspolizei, die Kader der Kantonspolizei und die Leute dieser Polizei. Und es ist richtig, dass ich mich hier nicht oft habe blicken lassen. Wir haben einen vorzüglichen Regierungsrat (*Sicherheitsdirektor Mario Fehr*), der die Anliegen der Polizei immer gut vertreten hat. Aber gerade in den Kommissionen habe ich immer Rede und Antwort gestanden. Sie haben einen transparenten Geschäftsbericht, der offen Rechenschaft über alles ablegt. Das ist wirklich am Schluss das, was bleiben sollte: Das Vertrauen des Parlaments, der Bürgerinnen und Bürger in ihre Polizei, weil letztlich jedes Gemeinwesen die Polizei hat, die es verdient. Die Polizei soll sich auch um die Menschen und um das Gemeinwesen sorgen. Das ist es.

Ich danke Ihnen für diese Verabschiedung, ich danke Ihnen aber auch für die stete Unterstützung unserer Leute, die ihr Bestes für die Sicherheit in diesem Kanton geben. Dankeschön. (*Stehender Applaus*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

– **Revision Zusatzhonorargesetz**

Motion *Aufsichtskommission für Bildung und Gesundheit*

– **Vögel und Glas**

Parlamentarische Initiative *Theres Agosti Monn* (SP, Turbenthal), *Thomas Wirth* (GLP, Hombrechtikon), *David Gabriel Mäder* (GLP, Adliswil), *Judith Anna Stofer* (AL, Zürich)

– **Kindesschutz im Kanton Zürich**

Anfrage *Nina Fehr Düsel* (SVP, Küsnacht), *Christina Zurfluh Fraefel* (SVP, Wädenswil)

– **Seebahnpark Zürich – Überdachung der Geleise an der Seebahnstrasse**

Anfrage *Cyrill von Planta* (GLP, Zürich), *Lorenz Habicher* (SVP, Zürich), *Nicola Yuste* (SP, Zürich), *Angie Romero* (FDP, Zürich), *Silvia Rigoni* (Grüne, Zürich)

– **Finanzielle Auswirkungen der Covid-19-Krise**

Anfrage *Diego Bonato* (SVP, Aesch), *Jürg Sulser* (SVP, Otelfingen), *Beat Huber* (SVP, Buchs)

– **Gemeindeforum**

Anfrage *Stefan Schmid* (SVP, Niederglatt), *Christina Zurfluh Fraefel* (SVP, Wädenswil)

– **Holzschnitzel aus dem Ausland?**

Anfrage *Sandra Bossert* (SVP, Wädenswil), *Stefan Schmid* (SVP, Niederglatt), *Konrad Langhart* (parteilos, Stammheim)

– **Krawallgruppe der Stadtzürcher Staatsanwaltschaften**

Anfrage *Hans Egli* (EDU, Steinmaur), *Erich Vontobel* (EDU, Bubikon)

– **Strafverfolgung von Sexualdelikten: Vorgänge aus Sicht der betroffenen Menschen**

Anfrage *Pia Ackermann* (SP, Zürich), *Rafael Steiner* (SP, Winterthur), *Michèle Dünki-Bättig* (SP, Glattfelden)

– **Leben mit Corona**

Anfrage *Martin Hübscher* (SVP, Wiesendangen), *Beatrix Frey-Eigenmann* (FDP, Meilen), *Martin Farner-Brandenberger* (FDP, Stammheim)

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Zürich, den 22. Juni 2020

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 29. Juni 2020.

provisorisch