



## 57. Sitzung, Montag, 25. Mai 2020, 14:30 Uhr

Vorsitz: *Roman Schmid (SVP, Opfikon)*

### Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen ..... 2**
- 2. Gesetz über die Nutzung des Untergrundes (GNU) ..... 2**  
KEVU Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt  
Vorlage 5218c
- 3. Abrechnung Objektkredit für den Ausbau der 340  
Rapperswilerstrasse, Spital- bis Mattackerstrasse in Wetzikon  
..... 22**  
KPB Kommission für Planung und Bau vom 14. Januar 2020  
Vorlage 5545a (*schriftliches Verfahren*)
- 4. Planungs- und Baugesetz, Strassengesetz; Änderung  
(Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung)..... 22**  
KEVU Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt  
Vorlage 5533a
- 5. Rahmenkredit Erneuerung der kantonalen Gebäude ..... 34**  
KPB Kommission für Planung und Bau vom 30. April 2019  
Vorlage 5237
- 6. Lade-Infrastrukturen für Elektrofahrzeuge ..... 39**  
Postulat Daniel Sommer (EVP, Affoltern a.A. ), Mark Anthony  
Wisskirchen (EVP, Kloten) und Beat Monhart (EVP, Gossau)  
vom 13. November 2017  
KR-Nr. 297/2017
- 7. Verschiedenes ..... 53**  
Rücktrittserklärungen  
Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

## 1. Mitteilungen

### Geschäftsordnung

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

## 2. Gesetz über die Nutzung des Untergrundes (GNU)

KEVU Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt  
Vorlage 5218c

*Ratspräsident Roman Schmid:* Am 12. Mai 2020 haben Sie einen Rückkommensantrag auf Streichung von Paragraph 33 von Christian Lucek, Dänikon, erhalten. Diesen behandeln wir an entsprechender Stelle.

*Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Präsidentin der Redaktionskommission:* Die Redaktionskommission hat diese neue Vorlage geprüft, und wir haben einige kleine formelle Änderungen vorgenommen. Ich möchte lediglich auf zwei Änderungen kurz eingehen: Beim Titel B vor Paragraph 6 haben wir «des Untergrundes» gestrichen, und zwar mit der Begründung, dass es keinen hoheitlichen Bereich des Untergrundes gibt, sondern nur hoheitliche Nutzungsrechte im Untergrund. Dies in analoger Formulierung in Paragraph 4 Absatz 2. Im Paragraph 35 Absatz 1 haben wir «dieses Gesetzes» eingefügt, auch hier zur Begründung analog Paragraph 36 Absatz 1. Sonst haben wir keine Änderungen vorgenommen, die jetzt zu Protokoll gegeben werden müssten. Besten Dank.

*Ratspräsident Roman Schmid:* Ich beantrage Ihnen, die Redaktionslesung paragraphenweise durchzuführen. Sie sind damit einverstanden.

*Detailberatung  
Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*I. Es wird folgendes Gesetz erlassen:*

*A. Allgemeine Bestimmungen*

§§ 1–5

*B. Bewilligungen und Konzessionen im hoheitlichen Bereich*

§§ 6–17

*C. Verfahren*

§§ 18–22

*D. Vollzug*

§§ 23–29

*E. Rechtsschutz und Strafbestimmungen*

§§ 30–32

Keine Bemerkungen; genehmigt

§ 33

*Ratspräsident Roman Schmid:* Christian Lucek stellt den Rückkommensantrag auf Streichung von Paragraf 33. Für ein Rückkommen braucht es 20 Stimmen.

*Abstimmung über den Rückkommensantrag*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 73 Stimmen Rückkommen auf Paragraf 33.**

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Nach Abschluss der ersten Lesung vom 27. Januar 2020 war man sich über die Fraktionen hinaus einig, einen gut eidgenössischen Kompromiss gefunden zu haben. Alle Seiten mussten gewisse Zugeständnisse machen; auch wir hatten grüne Kröten zu schlucken. Als besonderen Erfolg durften die Grünen die Verankerung des Fracking-Verbotes zur Gewinnung von fossilen Energieträgern zelebrieren. Das gönnen wir ihnen weiterhin. Andererseits wird mit dem Gesetz eine klare Abgrenzung der Zuständigkeiten und damit Rechtssicherheit für die Grundeigentümer geschaffen, ebenfalls werden

von allfälligen Projekten besonders betroffene Gemeinden weitere Rechte eingeräumt, was wir ebenso ausdrücklich begrüssen.

Wirklich überflüssig erweist sich jedoch auch nach erneuter Prüfung der Paragraf 33 zum kantonalen Verbandsbeschwerderecht. Dieser wurde als Minderheitsantrag der Grünen, SP, GLP und EVP in der ersten Lesung mit 87 zu 78 Stimmen angenommen, dies gegen das Votum von Baudirektor (*Regierungsrat*) Martin Neukom, welcher zu Recht darauf aufmerksam machte, dass die Verbandsbeschwerde bereits durch das Bundesrecht gegeben ist. Tatsächlich, das Bundesgesetz über den Umweltschutz (*USG*) regelt mit Artikel 54 die Verbandsbeschwerde zu Vorhaben, welche einer Umweltverträglichkeitsprüfung (*UVP*) nach Artikel 10 unterliegen, was bei Projekten im tiefen Untergrund immer der Fall sein wird. Artikel 55, Absatz 5 ermächtigt die Verbände ausdrücklich zum Delegationsrecht an ihre kantonalen Ableger. Damit ist klar, dass die zusätzliche Verankerung der Verbandsbeschwerde nach Paragraf 33 im GNU (*Gesetz über die Nutzung des Untergrundes*) nicht notwendig ist und im Sinne einer schlanken Gesetzgebung darauf verzichtet werden soll.

Ich bin mir sicher, dass dies auch den Urhebern des Minderheitsantrages bewusst ist. Insbesondere bei neuen Gesetzen sollten wir äusserst zurückhaltend und sorgfältig legislieren. Ich rufe Sie daher dazu auf, die Grösse zu haben und den Streichungsantrag der bürgerlichen Parteien zu unterstützen. Leider befürchte ich, dass die Versuchung einen kleinen Fussabdruck im Gesetz zu hinterlassen grösser ist, als verantwortungsvoll auf unnötige Paragraphen zu verzichten. Doch damit stärken Sie bloss ihr politisches Ego und schaden der Glaubwürdigkeit des Rates. Das wäre bedauernswert. Wir zählen auf die Vernunft und beantragen die Streichung des Paragraphen 33. Sollte dies keine Mehrheit erlangen, hält sich mindestens ein Teil der SVP die Ablehnung des Gesetzes als Ganzes vor.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Im November 2008 hat das Zürcher Volk mit 62 Prozent eine freisinnige Volksinitiative auf Bundesebene zur Abschaffung des Verbandsbeschwerderechts «abgeschmettert». Damit wurde eine jahrelange Attacke von rechter Seite auf das Verbandsbeschwerderecht einstweilen beendet. Die gleichen Parteien, die diesen Rückkommensantrag unterstützen, hatten schon vorher auf kantonaler Ebene die Abschaffung des Verbandsbeschwerderechts im Planungs- und Baugesetz gefordert. Das wurde dann aber im Oktober 2013 einstimmig beendet. Wenn nun die gleichen Leute, die das Verbandsbeschwerderecht grundsätzlich ablehnen, auf allen Stufen nun auf dieses

eidgenössische Verbandsbeschwerderecht verweisen, das ja so gut funktioniert und genügt, dann ist das doch ein wenig unglaubwürdig. Es wurde gesagt, das Umweltschutzgesetz, aber auch das Natur- und Heimatschutzgesetz und das Gentechnikgesetz auf eidgenössischer Ebene kenne diese Umweltverträglichkeitsprüfung als Berechtigung, nachher eine Verbandsbeschwerde einzureichen. Hier liegt eben der Teufel im Detail. Bereits bei der Ablehnung einer FDP-Motion im Jahr 2013 erklärte der Regierungsrat im Detail – das ist die Vorlage 4544 –, worin der Unterschied zwischen der eidgenössischen und der kantonalen Verbandsbeschwerde besteht. Die eidgenössische setzt an einer Mindestgrösse von Anlage an. Wenn diese Mindestgrösse überschritten wird, braucht es eine UVP. Dann darf allenfalls auch die Verbandsbeschwerde erhoben werden. Die kantonale Beschwerde setzt beim zu schützenden Wert an, also bei einem unversehrten Gewässer oder Biotop oder einem historisch geschützten Bauwerk und gibt aufgrund dieser Werte den Verbänden das Verbandsbeschwerderecht.

Wenn Sie nun unseren Baudirektor aus der ersten Lesung als Kronzeugen der Anklage bemühen, muss ich Ihnen sagen, dass das ein bisschen kurz gedacht ist. Der gleiche Baudirektor hat allgemein anerkannt und beim Wassergesetz eine absolut identische kantonale Verbandsbeschwerde mit dem Regierungsrat zusammen eingebaut, genauso wie es hier beim Gesetz über die Nutzung des Untergrundes und wie es auch im kantonalen PBG (*Planung- und Baugesetz*) geregelt ist.

Die Statistik der Beschwerden auf eidgenössischer Ebene, die jedes Jahr veröffentlicht werden muss, zeigt, dass ungefähr zwei Drittel aller Beschwerden gutgeheissen oder teilweise gutgeheissen werden, und nur etwa 20 Prozent abgewiesen werden. Die anderen werden durch Rückzug oder Vergleich beendet. Für die Verbände bedeutet diese Verbandsbeschwerde einen zusätzlichen Umweg über die Zentrale, die nur kantonalen Verbände werden ausgeschlossen.

Zustimmen kann ich meinem Vorredner nur in einem Punkt: Es handelt sich um einen kleinen Fussabdruck in der Zürcher Gesetzessammlung, der hier markiert werden könnte oder kann. Es werden nicht viele solcher kantonalen Beschwerden eingereicht werden. Das GNU ist ja auch ein Gesetz, das nicht jeden Tag umstrittene Entscheide zeitigen wird. Aber eine Eliminierung der kantonalen Verbandsbeschwerde wäre ein Präjudiz für das Wassergesetz. Dort müssen wir – ich bin Mitglied des Vorstandes von Pro Natura (*Naturschutzorganisation*) – sehr viel mehr solche bedrohten Werte, sprich alle Gewässer im Kanton Zürich und das Grundwasser, verteidigen können mit der Verbandsbeschwerde.

Dem Vorredner und den Parteien, die ihn unterstützen, muss ich vorwerfen, sie hoffen auf Fehlentscheide der Behörde zulasten der Umwelt, sie hoffen auf Fehlentscheide der Verwaltung zulasten der Umwelt, und dass diese mangels Einspracheberechtigung nie korrigiert werden können. Sie hoffen also, dass die Umwelt leidet, weil keine solche Beschwerde eingereicht werden kann. Das finde ich in der heutigen Zeit, in der heutigen Umweltdiskussion fehlt am Platz.

Ich bitte Sie deshalb, an dieser kantonalen Verbandsbeschwerdeberechtigung festzuhalten und diese in allen relevanten Gesetzen auch wieder zu verankern. Vielen Dank.

*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen):* Die FDP ist grundsätzlich der Meinung, dass der Spagat zwischen Rechts- und Planungs- und Investitionssicherheit für Exploranden und der genügenden Würdigung von Schutzinteressen mit dem Einbringen von genügenden Sicherheitsleistungen und auch dem Schutz des Grundeigentums nach der Beratung in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) im GNU gut gelungen ist. Wir sind der Meinung, dass mögliche Gesuche künftig effizient abgewickelt werden können. Die Verfahren sind klar. Eine Alternative zum GNU, kein Gesetz zur Nutzung des Untergrunds, wäre mit Planungs- und damit Investitionsunsicherheit verbunden. Das wollen wir grundsätzlich vermeiden. Dies als Vorbemerkung zur Debatte über den Paragraph 33.

Die Debatte über den Paragraph 33 im GNU haben wir sowohl in der KEVU wie auch im Rat umfassend geführt. Die FDP unterstützt den Streichungsantrag von Christian Lucek. Bereits in der ersten Lesung des Gesetzes vom 21. Januar dieses Jahres wurde dieser Passus, damals noch als Minderheitsantrag Forrer (*Thomas Forrer*), als überflüssig und redundant bezeichnet. Trotzdem wurde er in die Vorlage aufgenommen. Und wie bereits in der Debatte vom 21. Januar geht es der FDP heute nicht um eine grundsätzliche Diskussion um das Verbandsbeschwerderecht, auch wenn Ruedi Lais das gerne anders sehen möchte, wie soeben gehört. Es geht darum, dass wir mit diesem Passus, der ein kantonales Beschwerderecht einführt, die vorliegende Gesetzesvorlage unnötig belasten. Es ist wohl bekannt, dass und auch welche Verbände über das eidgenössische und kantonale Verbandsbeschwerderecht verfügen. Die entsprechenden Rechte der Organisationen sind bereits heute umfassend geregelt. Mit Paragraph 33 wird aber weder einer Masse neuer Organisationen das Verbandsbeschwerderecht zugeteilt noch werden wir damit auch inflationär Beschwerden auslösen können. Fakt ist nämlich – und das hat uns Ruedi Lais auch erklärt –, dass sich die

allergrösste Mehrheit aller Verbandsbeschwerden, welche von kantonalen Verbänden eingereicht werden, nicht auf das PBG, sondern auf eidgenössisches Recht stützt. Damit steht fest, dass das zusätzliche kantonale Verbandsbeschwerderecht also eine sehr untergeordnete Bedeutung hat, vor allem – und das unterstreicht wie absolut untergeordnet, ja geradezu obsolet die kantonale Verbandsbeschwerde in diesem Zusammenhang ist – braucht es bei den überhaupt in Frage kommenden Vorhaben sowieso eine Umweltverträglichkeitsprüfung, die in jedem Fall von der Verbandsbeschwerde auf eidgenössischer Ebene flankiert ist. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäss Umweltgesetz bei all jenen Anlagen erforderlich, welche Umweltbereiche erheblich tangieren. Jene Organisationen, die beschwerdeberechtigt sind, können ihre rechtlich-selbständigen kantonalen und überkantonalen Unterorganisationen im Einzelfall zur Erhebung von Beschwerden ermächtigen. Wir sind der Meinung, damit ist alles da, was notwendig ist. Angesichts dessen ist es für uns also klar, dass der Passus im Paragraph 33 für einige zwar schön klingen mag, in Tat und Wahrheit aber nichts ändert, ausser dass er ein Gesetz zusätzlich belastet. Eine Erkenntnis, die in der letzten Debatte den Baudirektor dazu bewogen hat, für einen Verzicht von Paragraph 33 zu plädieren.

Die FDP bittet Sie, den Streichungsantrag Lucek zu unterstützen. Besten Dank.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Als ich die Begründung für diesen Antrag gelesen habe, musste ich ein wenig lachen. Ich finde diese Begründung äusserst schwach.

In der ersten Lesung haben die Parteien, die jetzt sagen, wir brauchen ein schlankes Gesetz, wir sollten hier einen Artikel streichen, verlangt, dass die Verwaltung jeden Grundeigentümer schriftlich informiert, falls er von einem Vorhaben betroffen ist. Wenn man sich vorstellt, welche Verordnungstexte dies nach sich ziehen würde, wie viel Aufwand die Verwaltung betreiben müsste, um einen Grundeigentümer ausfindig zu machen. Wenn man sich überlegt, wie viele Gerichtsfälle ausgelöst würden, wenn jemand das Gefühl hat, der Aufwand, ihn zu finden oder zu informieren, wäre zu wenig gross gewesen. Oder wenn die Verwaltung davon ausginge, jemand wäre nicht davon betroffen, es aber trotzdem ist. Ich kann mir das gar nicht vorstellen. Aber die Parteien, die fanden, dieser Aufwand sollte betrieben werden, sind jetzt der Meinung, ein Artikel in diesem Gesetz sei überflüssig.

Nun, dass er nicht überflüssig ist, dass es eben durchaus Unterschiede gibt, hat Ruedi Lais bereits vorher erläutert. Es sind teilweise andere

Verbände. Wir haben Verbände, die konzentrieren sich darauf, die Umwelt vor ihrer Haustür zu schützen, sie sind rein kantonale tätig, und wenn sie zum Schutz der Umwelt aktiv werden, sind sie auf das kantonale Verbandsbeschwerderecht angewiesen. Und wie Ruedi Lais auch gesagt hat, sind es andere Rechtsgüter oder auch andere Begründungen, die hinter dem kantonalen Beschwerderecht liegen.

Es stellt sich grundsätzlich die Frage, warum wir ein Verbandsbeschwerderecht haben oder überhaupt ein Beschwerderecht haben? Im Kanton Zürich haben wir das kantonale Verbandsbeschwerderecht, auf das hier verwiesen wird und dieses ist im Planungs- und Baugesetz verankert. Wenn wir ehrlich sind, würde eigentlich das GNU oder ein grosser Teil des GNU inhaltlich ins Planungs- und Baugesetz gehören und fällt daher unter den gleichen Rechtsbegriff. Dass wir es dort nicht hineingepackt haben, macht durchaus Sinn. Der höchste Paragraf im Planungs- und Baugesetz ist der Paragraf 360, und mit all den litera-Paragrafen dürften es gar weit über 400 Paragrafen sein. Dass wir dieses nicht weiter ausgedehnt haben, ist durchaus sinnvoll. Wir haben hier ein neues Gesetz geschaffen, das Gesetz über die Nutzung des Untergrundes. Es ist durchaus korrekt, da es dasselbe Rechtsgebiet betrifft, dass auch das kantonale Verbandsbeschwerderecht darunterfällt. Wir haben eben das Beschwerderecht; das gibt es auch für Private, die betroffen sind, damit diese, wenn ihre privaten Interessen tangiert sind, überprüfen lassen können, ob der Entscheid der Verwaltung rechtlich korrekt ist. Dasselbe haben wir beim Verbandsbeschwerderecht, falls die Umwelt betroffen ist. Dort haben wir sonst keine Handhabung; es ist Aufgabe der Verbände zu überprüfen, das sind der Natur- und Heimatschutzrecht, das Umweltschutzgesetz oder auch die kantonalen Bestimmungen zum Schutz, die im PBG verankert sind, ob die Vorgaben eingehalten werden. In diesem Sinne ist es ja ganz klar, dass es entscheidend ist, dass diese Behördenentscheide überprüft werden können. Und in diesem Sinne sind wir auch für die Beibehaltung des Verbandsbeschwerderechts.

Ich weiss, dass es ein sehr populäres Anliegen ist, gegen die Verbände zu wettern: Es sei verzögernd, Projekte könnten nicht realisiert werden. Wenn man genau hinschaut, sind es in der Regel die privaten Beschwerdegegner, die die Verfahren verlängern, die bis vor Bundesgericht gehen, selbst wenn sie keine Chance haben, weil beispielsweise nur schon die Verzögerung eines Baus um fünf Jahre für sie einen grossen Nutzen darstellt, so dass sie der Meinung sind, der Gang vors Bundesgericht, auch wenn chancenlos, rechtfertige sich.



2004 wurde das Verbandsbeschwerderecht angegriffen; es sollte abgeschafft werden. Ich glaube, es war vor allem ein Karrierestarter für gewisse Kantonsräte, zumindest zwei, die diesen Vorstoss eingereicht haben, haben es dann in den Regierungsrat geschafft (*gemeint sind Regierungsrätin Carmen Walker Späh und Altregierungsrat Thomas Heiniger*). Aber 2013 wurde einstimmig die Beibehaltung des Verbandsbeschwerderechts auf kantonaler Ebene im Kantonsrat beschlossen. Ich glaube, es ist allein schon aus dem inhaltlichen Zusammenhang mit dem Planungs- und Baugesetz gerechtfertigt, dass wir das kantonale Verbandsbeschwerderecht auch hier drin verankert haben. Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach):* Was hat sich eigentlich geändert, seit wir am 27. Januar 2020 über Paragraf 33 im GNU abgestimmt haben? Welche neuen Erkenntnisse haben sich in dieser Zeit ergeben? Bis jetzt habe ich hier kaum etwas Neues gehört, mit Ausnahme einiger gesetzesästhetischer Bedenken, dass mit Paragraf 33 ein Schnörkel zu viel im Gesetz stünde. Doch ich kann Sie beruhigen, geschätzte Bürgerliche, das ist keine barocke Gesetzgebung, die wir hier machen. Sie tun jetzt so, als gäbe es keinen Unterschied zwischen kantonalem und eidgenössischem Verbandsbeschwerderecht. Sie tun so, als ob das kantonale Beschwerderecht sowieso obsolet wäre, wenn wir das eidgenössische haben. Doch es wäre ja schon seltsam, wenn wir zwei verschieden lautende Rechtsbegriffe hätten, die am Ende genau dasselbe meinen. Mit dem von uns Grünen beantragten Paragraf 33 im GNU ermöglichen wir es, den kantonalen Verbänden das Verbandsbeschwerderecht zu beantragen, auch kantonalen Verbänden, die nicht in einem eidgenössischen Dachverband zusammengeschlossen sind. Im Fall des GNU sind das Verbände, die über ein Expertenwissen für den tiefen Untergrund verfügen, die seit zehn Jahren im Kanton Zürich aktiv sind. Geschätzte Bürgerliche, ich verstehe nicht, weshalb Sie der Expertise der Verbände aus Bern einen höheren Stellenwert zusprechen wollen als der Expertise der Verbände aus Ihrem eigenen Kanton, die Verbände, welche die Gegebenheiten in unserem Kanton kennen, die wissen, worum es geht, und die eben deswegen auch wissen, wovon sie reden. Deshalb werden wir Grünen auch weiterhin am Paragrafen 33 zum kantonalen Verbandsbeschwerderecht festhalten und dem zustimmen.

Wir werden auch dem ganzen Gesetz über die Nutzung des Untergrundes zustimmen, und dies aus folgenden vier Gründen: Das GNU regelt auf elegante Weise die Unterscheidung zwischen zivilrechtlichem Untergrund und dem Untergrund unter kantonomer Hoheit. Dabei bleiben

die zivilrechtlichen Interessen am Untergrund im gleichen Masse gewahrt wie bisher. Doch erstmals wird die Nutzung des tiefen Untergrunds geregelt, womit das Risiko von fahrlässigen Projekten und kaum reparierbaren Schäden im tiefen Untergrund erstmals deutlich gesenkt wird. Zweitens, mit dem Verbot von Fracking für fossile Brennstoffe, namhaft von Schiefergas, schliessen wir das Risiko für gravierende Oberflächenschäden aus. Bei der Förderung von Schiefergas muss die hydraulische Frakturierung x-fach wiederholt werden, und dafür muss ein Chemikalien-Cocktail in die Tiefe gelassen und immer wieder das Gestein aufgebrochen werden. Das kann zu gefährlichen Erschütterungen führen und die Liegenschaften an der Oberfläche arg in Mitleidenschaft ziehen. Drittens wird im GNU das Vorsorgeprinzip zum Schutz der Umwelt verankert. So müssen Projekte im Untergrund ausreichend versichert sein. Das stellt hohe Qualitätsanforderungen an die Projekte, und so wird grobfahrlässiges Handeln ausgeschlossen. Die Schäden müssen möglichst überschaubar und kalkulierbar werden, damit Versicherungen hier auch einen Versicherungsschutz anbieten können. Ebenso muss im Gesetz der Rückbau der Anlagen vollständig finanziert werden können, wodurch die Allgemeinheit vor unvorhersehbaren ökologischen und finanziellen Folgekosten geschützt wird. Viertens verlangt das GNU, dass sämtliche Stoffe, die in den Boden eingelassen werden, deklariert werden müssen. Damit schützen wir unsere wertvollen Grundwasservorkommen im Kanton Zürich.

Aus diesen vier Gründen stimmten wir Grünen dem Gesetz über den Untergrund zu und wir stimmen auch weiterhin dem Paragraphen 33 für das kantonale Verbandsbeschwerderecht zu. Ich danke Ihnen.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis):* Der vorliegende Antrag kommt auf den ersten Blick smart und geschmeidig daher, auch wenn er in seiner Begründung nicht alle Karten auf den Tisch legt. Natürlich tönt eine schlanke Legiferierung sympathisch, aber das Gesetz zur Nutzung des Untergrundes weist auch mit der Beibehaltung des Paragraphen 33 noch immer einen hervorragenden Bodymass-Index auf.

Man kann das Problem ja auch beim Namen nennen und dazu stehen, dass einem das Verbandsbeschwerderecht grundsätzlich ein Dorn im Auge ist. Diese Abneigung ist sogar ein Stück weit nachvollziehbar, denn das Verbandsbeschwerderecht wird nicht selten dazu missbraucht, Bauvorhaben trotz aussichtslosen Rekurs-Chancen zu verzögern, wenn nicht gar zu verhindern. Das ist nicht nur ärgerlich, sondern schadet auch der durchaus wichtigen Funktion dieses Rechts.

Für die EVP sprechen dennoch folgende zwei Punkte für die Beibehaltung des Paragraphen 33: Erstens ist es eine Tatsache, dass die Nutzung des tiefen Untergrunds in breiten Kreisen der Bevölkerung Unbehagen und Skepsis auslösen kann. Die Erderschütterungen bei den Projekten in Basel und St. Gallen haben das deutlich gezeigt. Nur schon die Möglichkeit eines Verbandsbeschwerderechts einer kantonalen Organisation, die die Gegebenheiten kennt, wie es Thomas Forrer ausgeführt hat, gibt eine gewisse Gewähr, dass alle erdenklichen Massnahmen zum Schutz von Mensch und Umwelt ergriffen werden müssen. Zweitens war die Legiferierung dieses Gesetzes in der Kommission und dann in der Abstimmung im Rat das Resultat eines demokratisch sauberen, fundierten und dennoch relativ effizienten Prozesses. Wir sind dagegen, dass ohne zwingende Gründe in einer Redaktionslesung materielle Änderungen vorgenommen werden. Sollte das Schule machen, untergraben wir die Arbeit von vorberatenden Kommissionen und unsere im Rat gefällten Entscheide. Es ist nun einmal ein typisches Merkmal einer funktionierenden Demokratie, klare Mehrheitsentscheide zu akzeptieren.

Aus diesen Gründen wird die EVP diesen Antrag nicht unterstützen.

*Marc Bourgeois (FDP, Zürich):* Nachdem die Mehrheiten jetzt feststehen und bekannt sind, werde ich eine von der FDP-Fraktion abweichende Haltung zu Protokoll geben. In Absprache mit dem Ratspräsidium tue ich das jetzt.

Im Jahr 2012 forderte eine Motion Rechtssicherheit im tiefen Untergrund zu schaffen (KR-Nr. 104/2012) – und nicht mehr. Seither wurde ein Mustergesetz ausgearbeitet, und verschiedene Kantone haben einen GNU entwickelt oder sind daran, dies zu tun. Der private Teil des Erdinnern bleibt dabei weiterhin Gegenstand des Bundeszivilrechts über das Eigentum. Im Mustergesetz, aber auch im GNU aller übrigen Kantone, kommt dies klar zum Ausdruck. Dort lesen wir: «Dieses Gesetz regelt die Nutzung des Untergrunds. Als Untergrund gilt jener Teil des Erdinnern, der nicht Gegenstand der Bundeszivilgesetzgebung bildet.» Alles andere ist nicht geregelt dort. Die anderen Kantone mit einem GNU haben diese Formulierung mehr oder weniger wörtlich übernommen. Sie halten sich also schon im Vornherein aus der weiteren Regulierung des privaten, also untiefen Untergrundes vollständig raus. Der Kanton Zürich ist als einziger Kanton einen anderen Weg gegangen. Hier lesen wir: «Dieses Gesetz regelt die Nutzung des Untergrunds et cetera ... Als Untergrund gilt derjenige Teil der Erde, der sich durch die Erdoberfläche von der Atmosphäre und den oberirdischen Gewässern

abgrenzt.» Also, ein Millimeter ab Untergrund. Sie sehen, Untergrund ist nicht gleich Untergrund. Das GNU, über das wir heute reden, reguliert also zunächst einmal den gesamten Untergrund ab einem Millimeter unter der Erdoberfläche inklusive des privaten Untergrundes. Dies widerspricht dem Restgutachten der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz sowie der Energiedirektorenkonferenz vom Oktober 2018. Zwar steht dann im Paragraf 4 des GNU, dass derjenige Teil des Untergrundes, der in den Anwendungsbereich des Bundeszivilrechts über das Eigentum fällt, also der untiefe Untergrund, nicht zum Hoheitsbereich des Kantons gehört. Womit wir wieder eine etwas unklare, aber immerhin ähnliche Lösung wie das Mustergesetz und die anderen Kantone haben – Thomas Forrer hat ja auch darauf hingewiesen. Nur wird dieser Grundsatz zwei Paragrafen weiter unten wieder relativiert. Paragraf 6: «Wer den Untergrund nutzt,» – also den gesamten Untergrund ab der Erdoberfläche inklusive des privaten Untergrunds – «benötigt eine Bewilligung der für die Nutzung des Untergrundes zuständigen Direktion des Regierungsrates.» Damit wird eine umfassende Bewilligungspflicht für die Nutzung auch des privaten Untergrunds eingeführt. Das macht kein anderer Kanton. Das GNU ändert im privaten Untergrund eben sehr wohl etwas.

Im Paragraf 8 sind abschliessend einige Dinge von dieser Bewilligungspflicht im privaten Untergrund ausgenommen. Dieser Ausnahmekatalog lehnt sich aber naturgemäss an die heute bekannten Bedürfnisse an. Hätte man das Gesetz beispielsweise vor 30 Jahren formuliert, so wäre wohl die Ausnahmeregelung für Erdsonden nicht enthalten gewesen, womit wir heute eine Bewilligungspflicht für diese klimafreundliche Energieversorgung hätten. Damit ist aber nicht Schluss: Im Paragraf 9 Absatz 4 steht nämlich weiter, dass kein Rechtsanspruch auf Erteilung einer solchen Bewilligung – gemeint ist auch eine Bewilligung im privaten Untergrund – besteht. Hier stellt sich das grundsatzjuristische Problem, dass eine Bewilligung noch immer eine Polizeierlaubnis ist, auf die, im Gegensatz zur Konzession, ein verfassungsrechtlicher Anspruch besteht, sofern der Gesuchsteller die relevanten Voraussetzungen erfüllt. Wir haben damit nicht mehr, sondern weniger Rechtssicherheit. Als Gegenbeispiel ein Zitat aus dem Thurgauer GNU: «Wer die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen nachweist, hat Anspruch auf Erteilung einer Bewilligung.», also genau das Gegenteil.

Kurz: Wir legiferieren im GNU als einziger Kanton einen Bereich des Untergrunds, der zum privaten Untergrund, also zum Privateigentum, gehört. Wir formulieren darüber hinaus als einziger Kanton einen abschliessenden Katalog von bewilligungsfreien Nutzungen im privaten

Untergrund, statt umgekehrt, wie das die anderen Kantone tun. Und wir verwehren den Eigentümern als einziger Kanton einen Rechtsanspruch auf die Erteilung einer solchen Bewilligung. Insgesamt ein Gesetz mehr und ein Stück Freiheit weniger in diesem Kanton. Entscheiden Sie selber, ob Sie das unterstützen können. Besten Dank.

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon):* Ich möchte hier doch noch als damalige Präsidentin der vorberatenden Kommission (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt [KEVU]*) das Wort ergreifen.

Das GNU regelt ein neues Gebiet, nämlich eben die Nutzung des tiefen Untergrunds. Es schafft Rechts-, Planung- und Investitionssicherheit und schaut dafür, dass die Schutzinteressen gewahrt werden. Mit dem GNU erhalten wir Regelungen über die Daten des Untergrunds, was für eine zukünftige Nutzung sehr wichtig ist. Wie bereits Christian Lucek erwähnt hat, hatten bei der Vorlage der zweiten Lesung alle eine kleine Kröte zu schlucken. Das heisst, niemand ist wunschlos glücklich, aber alle haben etwas bekommen, was ihnen gefiel, sei dies Rechtssicherheit für die Grundeigentümer, weitere Rechte für besonders betroffene Gemeinden, das Tracking-Verbot für fossile Energieträger oder für gewisse eben das kantonale Verbandsbeschwerderecht.

Zum Thema des kantonalen Verbandsbeschwerderechts im GNU: Wie dargelegt wurde, sind die kantonalen und eidgenössischen Verbandsbeschwerdeberechtigungen häufig deckungsgleich, teils aber eben auch nicht. Letztlich aber muss man feststellen, dass es keine grosse Differenz im Rahmen des gesamten Gesetzes darstellt, ob man diesen Paragraphen hat oder nicht. Wie bereits Barbara Franzen festgestellt hat, wird dieser Paragraf nicht dazu führen, dass es eine inflationäre Menge von zusätzlichen Beschwerden geben wird.

Bezüglich der Schlussabstimmung respektive an jene, die mit einem Nein liebäugeln: Ich denke – entscheidend für ein Ja oder ein Nein – in einer Schlussabstimmung sollte eine gewisse Verhältnismässigkeit der im Gesetz getroffenen Regelung ausschlaggebend sein. Oder: Ist es verhältnismässig, dieses Gesetz anzunehmen oder abzulehnen? Heisst das, gewinnen wir über das ganze Gesetz mehr oder verliert man massiv oder ist etwas absolut Unschluckbares drin. Ich denke, beim GNU ist – egal wie dieser Abstimmung ausfallen wird – die Antwort klar. So hat die KEVU und mit ihr der Rat in der ersten Lesung eine gute gesetzgeberische Arbeit geleistet, bei dem der Kanton Zürich gewinnt, bei dem alle im Kanton Zürich gewinnen. Lassen Sie also nicht eine weitere Planungsunsicherheit in diesem Bereich zu und stimmen Sie dem GNU zu.

Ich denke, es ist ein gutes Gesetz für grosse Tiefen, so wie wir es noch nicht gekannt haben.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht):* Frau Joss hat die richtige Frage gestellt: Ist es verhältnismässig oder nicht, dieses Gesetz anzunehmen? Es ist unverhältnismässig, Frau Joss. Kollege Bourgeois hat es Ihnen erklärt. Kollegin Franzen hat es auch schön dargelegt zusammen mit Kollege Sommer, wenn es um das Verbandsbeschwerderecht geht. Dieses kantonale Verbandsbeschwerderecht braucht es nicht, das eidgenössische ist da. Es ist unnötig. Weshalb ich hier stehe? Ich stehe hier wegen Kollege Lais, denn er hat doch ziemlich einen starken Ausdruck gebraucht. Er hat nämlich mir und all jenen, die jetzt dieses eigentumsfeindliche Gesetz nicht unterstützen werden, Folgendes unterstellt: Er hat gesagt, Sie hoffen auf Fehlentscheide der Behörden. Und er hat auch dem Regierungsrat unterstellt, dass die Behörden Fehlentscheide machen. Das gibt es sicher einmal, doch nicht in der harten Aussage, wie es Kollege Lais gemacht hat. Sie hoffen, dass die Umwelt leidet. Ja, wollen Sie mir vorwerfen, dass ich hoffe, dass die Umwelt leidet? Sicher nicht. Es geht darum, dass dieses Gesetz ein eigentumsfeindliches Gesetz ist. Herr Bourgeois hat es Ihnen gesagt. Und vor allem, dass dieses Verbandsbeschwerderecht, über das wir jetzt sprechen, absolut unnötig ist. Es ist eine Zwängerei. Ich finde es schön, wenn Herr Forrer sagt, ich sei ein Bürgerlicher. Er ist ein Linker. Ich werde es immer wieder sagen, auch im kommenden Wahlkampf wieder, er ist ein Linker, und zwar ein extrem grüner Linker. Ich gratuliere ihm dazu.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal:* Es wurde jetzt noch ein bisschen Gesetzesauslegung betrieben. Ich denke schon, dass man jetzt das Gesagte wieder ins Lot bringen muss, insbesondere die Aussagen zu den Paragraphen 2, 4 und 6.

Es wurde der Paragraf 2 des Gesetzes mit dem Thurgauer Gesetz verglichen. Es wurde bemängelt, dass wir eine viel strengere Definition des Untergrunds hätten. Das ist richtig, aber es wird im Paragraphen 2 im Zürcher Gesetz nur der Untergrund definiert und nicht der Untergrund, für den dieses Gesetz gilt. Selbstverständlich ist das ein viel weiterer Begriff des Untergrunds als im Thurgauer Gesetz, in dem komischerweise steht, dass der Untergrund derjenige Bereich sei, in dem eben genau der Kanton seine Hoheit ausüben könne. Das ist aber rein physikalisch nicht der Untergrund, sondern das ist ein juristischer Begriff des Untergrunds. Und wir haben hier zunächst im Paragraphen 2 einen phy-

sikalischen Begriff des Untergrunds, und dieser Begriff wird dann präzisiert im Paragraphen 4, in dem der hoheitliche Untergrund vom zivilen Untergrund unterschieden wird. Das ist mehr oder weniger identisch mit dem Paragraphen 2 im Thurgauer Gesetz, sprich, materiell besteht da praktisch kein Unterschied. Jetzt zu Paragraph 6, der auch wieder von Herrn Bourgeois sehr einseitig ausgelegt wurde. Ich meine: Wofür kann der Kanton Bewilligungen erteilen, in welchem Bereich kann der Kanton Bewilligungen erteilen? Nur in dem Bereich, in dem er auch über die Hoheit verfügt. Er kann keine Bewilligungen erteilen in Bereichen, in denen er über keine Hoheit verfügt. Also ist auch im Paragraphen 6 nicht einfach vom Untergrund die Rede, wie Herr Bourgeois suggerieren wollte, sondern es ist wiederum nur von dem Bereich die Rede, innerhalb dessen der Kanton Bewilligungen erteilen darf. Ich weiss jetzt nicht, ob das so eine linksextreme Auslegung ist oder ob das einfach eine Auslegung des Gesetzes ist, das wir vor anderthalb Jahren ungefähr zwei Jahre lange in der Kommission intensiv beraten haben, und wir uns mit genau diesen Fragen, die jetzt wieder gestellt worden sind, beschäftigt haben. Wir sind der Ansicht, wir haben hier sehr gute Lösungen gefunden; wir sind auch der Ansicht, dass diese Unterscheidung zwischen physikalischem Untergrund und rechtlichem Untergrund in Paragraph 4 eine sehr elegante und kluge Unterscheidung ist, und dass sie eben nicht dazu führt, dass man die Dinge vermischt, wie sie Herr Bourgeois in seinem Referat vermischt hat. Ich danke Ihnen.

*Regierungsrat Martin Neukom:* Herr Lucek hat seinen Antrag begründet mit meinem Votum an der ersten Lesung. Und Herr Lucek hat gesagt, dass der Kantonsrat entgegen meinen Ausführungen entschieden habe. Ja, Herr Lucek, ich glaube, ich muss mich damit abfinden, dass der Kantonsrat nicht immer auf mich hört.

Wenn jetzt die SVP oder Teile der SVP, wie das Herr Lucek vorgetragen hat, aus diesem Grund das Gesetz ablehnt, finde ich das extrem schade, weil ich denke, wir haben hier ein gutes Gesetz, ein Gesetz, das gut austariert ist. Es ist aus meiner Sicht ein bisschen schwierig nachvollziehbar, warum ausgerechnet dieser Teil des kantonalen Verbandsbeschwerderechts für Teile der SVP das Pièce de Résistance sein soll. Ruedi Lais hat darauf hingewiesen; er hat gesagt, dass der Unterschied zwischen dem kantonalen und dem nationalen Verbandsbeschwerderecht in diesem Bereich in der Grösse des Projektes bestehe. Etwas präziser ausgedrückt ist es im nationalen Umweltschutzgesetz in Artikel 10a. Da steht, dass es eine Umweltschutzverträglichkeitsprüfung braucht, wenn ein Vorhaben erhebliche Belastungen für die Umwelt zur

Folge hat. Der Regierungsrat hat überhaupt kein Problem mit dem Verbandsbeschwerderecht. Letztendlich geht es mit dem Verbandsbeschwerderecht ja nur darum zu überprüfen, ob ein Vorhaben den geltenden Gesetzen entspricht. Weshalb hat der Regierungsrat in seiner ursprünglichen Formulierung das kantonale Verbandsbeschwerderecht nicht berücksichtigt? Weil, so hat der Regierungsrat gesagt, diese erheblichen Auswirkungen bei solchen Vorhaben im Untergrund fast immer gegeben sind, das heisst, es ist in den allermeisten Fällen damit zu rechnen, dass sowieso eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig sein wird. Und mit einer solchen Umweltverträglichkeitsprüfung sind nationale Verbände legitimiert, Beschwerde zu machen. Das heisst, der Unterschied wird vermutlich nicht so gross sein, wenn es dann tatsächlich stimmt, dass wir mit den allermeisten Projekten sowieso eine Umweltverträglichkeitsprüfung machen müssen. Deshalb ist es auch aus meiner Sicht ein bisschen unverständlich, warum jetzt diese kantonale Verbandsbeschwerde in diesem Gesetz ausgerechnet das *Pièce de Résistance* sein soll.

Nichtsdestotrotz empfiehlt Ihnen der Regierungsrat seiner ursprünglichen Vorlage, seinem ursprünglichen Antrag von Paragraf 33 zuzustimmen und den Antrag Lucek anzunehmen. Besten Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Antrag von Christian Lucek abzulehnen.**

#### § 34

#### *F. Schlussbestimmungen*

#### §§ 35–37

#### *II–IV*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *Schlussabstimmung*

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht):* Herr Präsident,

*ich verlange eine namentliche Abstimmung.*



*Ratspräsident Roman Schmid:* Kantonsrat Hans-Peter Amrein beantragt uns, die Abstimmung mit Namensaufruf durchzuführen. Dies findet statt, wenn mindestens 20 Kantonsratsmitglieder diesem Antrag zustimmen.

### *Abstimmung*

**Für den Antrag, eine Namensabstimmung durchzuführen, stimme 34 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 20 Stimmen erreicht.** Es wird eine Namensabstimmung durchgeführt.

*Ratspräsident Roman Schmid:* Ich kläre Sie über das Prozedere auf. Der Generalsekretär liest die Namen in alphabetischer Reihenfolge vor. Wenn Sie Ihren Namen hören, stehen Sie auf und bekunden Ja oder Nein oder Enthaltung. Wenn wir Sie nicht verstehen, rufen wir Ihnen Namen noch einmal auf. Ich gehe davon aus, dass Sie das Prozedere verstanden haben.

*Generalsekretär Moritz von Wyss* verliest die Namen:

	Ackermann	Pia	SP	Zürich	Ja
	Ackermann	Ruth	CVP	Zürich	Ja
	Aeschbacher	Nathalie	GLP	Zürich	Ja
	Agosti	Theres	SP	Turbenthal	Ja
	Akanji	Sarah	SP	Winterthur	abwesend
	Albanese	Franco	SVP	Winterthur	abwesend
	Alder	Ronald	GLP	Ottenbach	Ja
	Amrein	Hans-Peter	SVP	Küsnacht	Nein
	Balmer	Bettina	FDP	Zürich	Ja
	Bamert	Ueli	SVP	Zürich	Nein
	Barmettler	Franziska	GLP	Zürich	Ja
	Bartal	Isabel	SP	Zürich	Ja
	Bärtschiger	Markus	SP	Schlieren	Ja
	Bender	André	SVP	Oberengstringen	Nein
	Berner	Melanie	AL	Zürich	Ja
	Biber	Michael	FDP	Bachenbülach	Ja
	Bischoff	Markus	AL	Zürich	Ja
	Bloch	Beat	CSP	Zürich	Ja
	Bonato	Diego	SVP	Aesch	Ja
	Bossert	Sandra	SVP	Wädenswil	Ja
	Bourgeois	Marc	FDP	Zürich	Nein
	Brandenberger	Harry	SP	Gossau	Ja
	Brunner	Hans-Peter	FDP	Horgen	Ja

	Bürgin	Yvonne	CVP	Rüti	Ja
	Burtscher	Rochus	SVP	Dietikon	Nein
	Büsser	Jeanette	Grüne	Zürich	Ja
	Bussmann	Nora	Grüne	Zürich	Ja
	Bütikofer	Kaspar	AL	Zürich	Ja
	Camenisch	Linda	FDP	Wallisellen	Ja
	Columberg	Leandra	SP	Dübendorf	Ja
	Cometta-Müller	Katrin	GLP	Winterthur	abwesend
	Dalcher	Pierre	SVP	Schlieren	Ja
	Daurù	Andreas	SP	Winterthur	Ja
	Dietschi	Urs	Grüne	Lindau	Ja
	Dünki	Michèle	SP	Glattfelden	Ja
	Dürr	Renate	Grüne	Winterthur	abwesend
	Egli	Hans	EDU	Steinmaur	Ja
	Erni	Jonas	SP	Wädenswil	Ja
	Etter-Gick	Carola	FDP	Winterthur	Ja
	Farner-Brandenberger	Martin	FDP	Stammheim	abwesend
	Fehr	Karin	Grüne	Uster	Ja
	Fehr	Raffaella	FDP	Volketswil	Ja
	Fehr Düsel	Nina	SVP	Küsnacht	Nein
	Feldmann	Stefan	SP	Uster	Ja
	Finsler	Hans	SVP	Affoltern am Albis	Nein
	Fischer	Benjamin	SVP	Volketswil	Nein
	Forrer	Thomas	Grüne	Erlenbach	Ja
	Franzen	Barbara	FDP	Niederweningen	Ja
	Frey-Eigenmann	Beatrix	FDP	Meilen	Ja
	Furrer	Astrid	FDP	Wädenswil	Ja
	Galeuchet	David	Grüne	Bülach	Ja
	Gantner	Alex	FDP	Maur	Enthaltung
	Gehrig	Sonja	GLP	Urdorf	Ja
	Geistlich	Andreas	FDP	Schlieren	Ja
	Gisler	Andrea	GLP	Gossau	Ja
	Göldi	Hanspeter	SP	Meilen	Ja
	Grüter	Barbara	SVP	Rorbas	Ja
	Günthard	Barbara	EVP	Winterthur	Ja
	Guyer	Esther	Grüne	Zürich	Ja
	Habegger	Beat	FDP	Zürich	Ja
	Habicher	Lorenz	SVP	Zürich	Nein
	Hans	Urs	Grüne	Turbenthal	Ja
	Hasler	Andreas	GLP	Illnau-Effretikon	Ja
	Häuptli	Daniel	GLP	Zürich	abwesend
	Hauser	Matthias	SVP	Hüntwangen	Ja
	Häusler	Edith	Grüne	Kilchberg	Ja

	Heierli	Daniel	Grüne	Zürich	Ja
	Hodel	Daniel	GLP	Zürich	Ja
	Hoesch	Felix	SP	Zürich	Ja
	Hofer	Jacqueline	SVP	Dübendorf	Nein
	Hoffmann	Benedikt	SVP	Zürich	Nein
	Hollenstein	Claudia	GLP	Stäfa	Ja
	Honegger	Thomas	Grüne	Greifensee	Ja
	Honegger	Walter	SVP	Wald	Nein
	Hoss-Blatter	Corinne	FDP	Zollikon	Ja
	Huber	Beat	SVP	Buchs	Nein
	Huber	Martin	FDP	Neftenbach	Ja
	Huber	Stefanie	GLP	Dübendorf	Ja
	Hübscher	Martin	SVP	Wiesendangen	Nein
	Hugentobler	Hanspeter	EVP	Pfäffikon	Ja
	Huonker	Laura	AL	Zürich	Ja
	Isler	René	SVP	Winterthur	Nein
	Jäger	Alexander	FDP	Zürich	Ja
	Joss	Karin	GLP	Dällikon	Ja
	Joss	Rosmarie	SP	Dietikon	Ja
	Kampus	Manuel	Grüne	Schlieren	abwesend
	Katumba	Andrew	SP	Zürich	Ja
	Kläy	Dieter	FDP	Winterthur	Ja
	Kündig	Jörg	FDP	Gossau	Ja
	Lais	Ruedi	SP	Wallisellen	Ja
	Lamprecht	Thomas	EDU	Bassersdorf	Ja
	Landmann	Valentin	SVP	Zürich	abwesend
	Langenegger	Tobias	SP	Zürich	Ja
	Langhart	Konrad	parteilos	Stammheim	Ja
	Ledergerber	Domenik	SVP	Herrliberg	Nein
	L'Orange Seigo	Selma	Grüne	Zürich	Ja
	Loss	Davide	SP	Adliswil	Ja
	Lucek	Christian	SVP	Dänikon	Ja
	Mäder	Gabriel	GLP	Adliswil	Ja
	Mani	Tobias	EVP	Wädenswil	Ja
	Marthaler	Thomas	SP	Zürich	Ja
	Marti	Sibylle	SP	Zürich	Ja
	Marty	Maria Rita	SVP	Volketswil	Nein
	Marty Fässler	Carmen	SP	Adliswil	Ja
	Matter	Sylvie	SP	Zürich	Ja
	Mayer	Paul	SVP	Marthalen	Ja
	Meier	Esther	SP	Zollikon	Ja
	Meier	Florian	Grüne	Winterthur	Ja
	Meier	Walter	EVP	Uster	Ja

	Meier	Doris	FDP	Bassersdorf	Ja
	Mettler	Christian	SVP	Aesch	Nein
	Monhart	Beat	EVP	Gossau	Ja
	Moser-Schäfer	Arianne	FDP	Bonstetten	Ja
	Müller	Christian	FDP	Steinmaur	Ja
	Müller	Fabian	FDP	Rüschlikon	Ja
	Müller	André	FDP	Uitikon	Ja
	Näf	Melissa	GLP	Bassersdorf	Ja
	Petri	Gabi	Grüne	Zürich	Ja
	Pfalzgraf	Hannah	SP	Mettmenstetten	Ja
	Pfister	Ulrich	SVP	Egg	Ja
	Pflugshaupt	Elisabeth	SVP	Gossau	abwesend
	Pinto	Jean-Philippe	CVP	Volketswil	Ja
	Pokerschnig	Jasmine	Grüne	Zürich	Ja
	Rigoni	Silvia	Grüne	Zürich	Ja
	Rinderknecht	Daniela	SVP	Wallisellen	Ja
	Rogenmoser	Romaine	SVP	Bülach	Nein
	Romero	Angie	FDP	Zürich	Ja
	Röösli	Brigitte	SP	Illnau-Effretikon	Ja
	Rueff	Sonja	FDP	Zürich	Ja
	Sadriu	Qëndresa	SP	Opfikon	Ja
	Sahli	Manuel	AL	Winterthur	Ja
	Sanesi-Muri	Monica	GLP	Zürich	Ja
	Schaaf	Markus	EVP	Zell	Ja
	Scheck	Roland	SVP	Zürich	Nein
	Scherrer	Benno	GLP	Uster	Ja
	Schick	Peter	SVP	Zürich	Nein
	Schlauri	Simon	GLP	Zürich	Ja
	Schmid	Roman	SVP	Opfikon	-
	Schmid	Lorenz	CVP	Männedorf	Ja
	Schmid	Claudio	SVP	Bülach	Nein
	Schmid	Stefan	SVP	Niederglatt	Nein
	Schucan	Christian	FDP	Uetikon am See	Ja
	Schweizer	Thomas	Grüne	Hedingen	Ja
	Siegrist	Nicola	SP	Zürich	Ja
	Sommer	Daniel	EVP	Affoltern am Albis	Ja
	Späth	Markus	SP	Feuerthalen	Ja
	Steiner	Rafael	SP	Winterthur	Ja
	Stofer	Judith	AL	Zürich	Ja
	Straub	Esther	SP	Zürich	Ja
	Stünzi	Christa	GLP	Horgen	Ja
	Stüssi	Beatrix	SP	Niederhasli	Ja
	Sulser	Jürg	SVP	Otelfingen	Nein

	Suter	Marcel	SVP	Thalwil	Nein
	Tognella	Birgit	SP	Zürich	Ja
	Truninger	René	SVP	Illnau-Effretikon	Nein
	Vannaz	Janine	CVP	Aesch	Ja
	Vogel	Thomas	FDP	Thalwil	Ja
	von Euw	Paul	SVP	Bauma	Ja
	Von Planta	Cyrill	GLP	Zürich	Ja
	Vontobel	Erich	EDU	Bubikon	Nein
	Wäfler	Daniel	SVP	Gossau	Ja
	Walder	Benjamin	Grüne	Wetzikon	Ja
	Waser	Urs	SVP	Langnau am Albis	Ja
	Weber	Stephan	FDP	Wetzikon	Ja
	Weidmann	Tobias	SVP	Hettlingen	Nein
	Wicki	Monika	SP	Zürich	Ja
	Widler	Josef	CVP	Zürich	Ja
	Willi	Wilma	Grüne	Stadel	Ja
	Wirth	Thomas	GLP	Hombrechtikon	Ja
	Wisskirchen	Mark	EVP	Kloten	Ja
	Wydler	Kathrin	CVP	Wallisellen	Ja
	Wyss	Orlando	SVP	Dübendorf	Ja
	Wyss-Cortellini	Cristina	GLP	Dietlikon	Ja
	Wyssen	Claudia	GLP	Uster	Ja
	Yuste	Nicola	SP	Zürich	Ja
	Zahler	Erika	SVP	Boppelsen	Nein
	Zeroual	Farid	CVP	Adliswil	Ja
	Zeugin	Michael	GLP	Winterthur	Ja
	Ziegler	Christoph	GLP	Elgg	Ja
	Zurfluh	Christina	SVP	Wädenswil	Nein

Nicht gestimmt hat usanzgemäss der Ratspräsident.

### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 139 : 30 Stimmen (bei 1 Enthaltung), der Vorlage 5218c zuzustimmen.**

*Ratspräsident Roman Schmid:* Die Vorlage untersteht dem fakultativen Referendum.

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Abrechnung Objektkredit für den Ausbau der 340 Rapperswilerstrasse, Spital- bis Mattackerstrasse in Wetzikon**

KPB Kommission für Planung und Bau vom 14. Januar 2020

Vorlage 5545a (*schriftliches Verfahren*)

*Ratspräsident Roman Schmid:* Wir haben schriftliches Verfahren beschlossen. Die KPB (*Kommission für Planung und Bau*) beantragt Ihnen, diesen Antrag zu genehmigen.

Es gingen innert Frist keine anderslautenden Anträge ein. Ich stelle somit fest, dass Sie dem Antrag der KEVU zugestimmt haben.

Das Geschäft ist erledigt.

### **4. Planungs- und Baugesetz, Strassengesetz; Änderung (Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung)**

KEVU Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

Vorlage 5533a

*Ratspräsident Roman Schmid:* Der Minderheitsantrag von Ann Barbara Franzen, Niederweningen, zu Paragraf 232a wurde zurückgezogen.

*Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Bei der Vorlage 5533 geht es um eine Änderung des Planungs- und Baugesetzes und des Strassengesetzes. Gegenstand ist eine nötige gesetzliche Regelung des Bahntransportes von Aushub und Gesteinskörnung – das ist der Oberbegriff für Kies, für alle Laien unter uns. Nötig, und das ist der Hintergrund der Vorlage, weil es im kantonalen Richtplan gemäss Festsetzungsbeschluss des Kantonsrates vom 18. März 2014 in Kapitel 5.3 über die Materialgewinnung eine Verpflichtung gibt, die gesetzlichen Grundlagen zu erarbeiten, damit bei Grossbaustellen die Kies- und Aushubtransporte mit der Bahn, dem Schiff oder im kombinierten Ladungsverkehr erfolgen können. Einen Hinweis auf diese Thematik hatte es bereits in der Richtplan-Teilrevision 2009 gegeben. Somit gibt es eine Pendeiz weniger aus der Richtplan-Totalrevision aus dem Jahre 2014.

Diese gesetzliche Grundlage, samt einer neuen Verordnung und Anpassungen bei zwei bestehenden Verordnungen, soll dem Bahntransport

die notwendige Kundschaft zuführen, um einen Bahnanteil von mindestens 35 Prozent der abgebauten Kiesmenge und der abzulagernden Aushubmenge zu erreichen.

Die KEVU hat zwischen dem 2. Juni 2019 und 3. Dezember 2019 an insgesamt fünf Sitzungen die Vorlage beraten. Am 24. September 2019 wurden nacheinander zwei Hearings durchgeführt, einerseits mit Vertretern vom Fachverband Kies und Betonwerke im Kanton Zürich, kurz FKB, und andererseits mit Vertretern der SBB (*Schweizerische Bundesbahnen*) aus den zwei Bereichen Trasse-Planung und SBB Cargo. Der Abbau von Kies im Kanton Zürich von jährlich 3 Millionen Kubikmeter und das Anfallen von jährlich 4,4 Millionen Kubikmeter Aushub sorgen für grosse Transporte im Kanton Zürich. Umso mehr, weil der Kies hauptsächlich im Norden des Kantons abgebaut und im Süden des Kantons verwendet wird, gleichzeitig fällt der Aushub aufgrund der Bautätigkeit und Bausubstanz mehrheitlich im Süden des Kantons an und wird vor allem im Norden deponiert. Es gibt somit eine doppelte Nord-Süd-Achse der beiden Materialgruppen, die heute grossmehrheitlich auf der Strasse transportiert werden. Dies belasten Infrastruktur, Mensch und die Umwelt.

Die beantragten Ergänzungen in den Paragraphen 232a und 359 des Planungs- und Baugesetzes beziehungsweise des Paragraphen 24 im Strassengesetz konnten von der Kommission nachvollzogen werden und sind im Kern unbestritten. Zu reden gab einzig im Paragraph 232a Absatz 2 auf Antrag der Grünliberalen die Höhe einer Ersatzabgabe im Falle, dass ein Bauherr die ihm auferlegte Pflicht nicht erfüllen kann oder will. Der Regierungsrat schlug – mit der üblichen Teuerungsklausel versehen – 30 Franken pro Tonne Aushub beziehungsweise Gesteinskörnung vor, und dies sei vom Kantonsrat im Gesetz festzusetzen. Die a-Vorlage enthält hier drei Änderungen, die nicht ganz unwesentlich sind, aber den Vollzug in der Zukunft durch die Baudirektion gegenüber der betroffenen Branche und den betroffenen Bauherren erleichtern sollten: Erstens, der Regierungsrat soll neu die Kompetenz erhalten, die Ersatzabgabe festzusetzen. Zweitens die Ersatzabgabe hat in einer Bandbreite von 20 bis 50 Franken pro Tonne Aushub beziehungsweise Gesteinskörnung zu liegen und drittens, bei der Festlegung der Ersatzabgabe beziehungsweise dessen Höhe werden die Kosten des Bahntransportes berücksichtigt.

Die Mehrheit und nach dem zwischenzeitlichen Rückzug des FDP-Minderheitsantrages, der dem Regierungsratsantrag Folge geleistet hätte, befürworten nun alle in der KEVU vertretenen Fraktionen diese Flexibilisierung und damit die einhergehende Kompetenzdelegation an

den Regierungsrat. Es wurde der Kommission versichert, dass bei der Inkraftsetzung dieser Gesetzesänderung eine Ersatzabgabe von 30 Franken pro Tonne Aushub beziehungsweise Gesteinskörnung vorgesehen ist, also unverändert zum ursprünglichen Regierungsantrag. Das gibt der Branche und vor allem den betroffenen Bauherren die entsprechende Rechts- und Planungssicherheit. Die Ersatzabgabe ist dem Kanton geschuldet und fliesst in die allgemeine Staatskasse. Es soll – anders als wie in der Vernehmlassung teilweise gefordert – kein neuer zweckgebundener Fonds geschaffen werden.

In Paragraf 359 Absatz 1 litera o wird der Regierungsrat ermächtigt, eine Verordnung über den Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung (*VBT*) zu erlassen. Der KEVU wurde der Entwurf vom 16. Oktober 2018 dieses Neuerlasses zur Verfügung gestellt wie auch die nötigen Änderungen der Bauverfahrensverordnung und der Besonderen Bauverordnung I. Das nun vorliegende Regelwerk auf Gesetzes- und Verordnungsstufe erlaubt es dem Regierungsrat in Zukunft noch besser Anpassungen vorzunehmen, die Zielvorgabe im Richtplan von mindestens 35 Prozent zu erreichen, wie im ursprünglich beantragten Absatz 4, neu Absatz 5 von Paragraf 232a ebenfalls stipuliert.

Die Verordnung – in der abschliessenden Kompetenz des Regierungsrats – regelt unter anderem, was Grossbaustellen sind, nämlich solche über 25'000 Kubikmeter Aushub. Diese Zahl ist nicht willkürlich, sondern ein Resultat langer Abklärungen des AWEL (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*) und der Baudirektion betreffend Stoffflüssen, der Statistik, der bekannten und vorgesehenen Grossprojekte, gegenwärtige und künftige Trasse-Kapazitäten und Informationen von den wichtigsten Akteuren. Diese Mengenschwelle weist bereits darauf hin, dass die Fallzahl in der Praxis gering sein wird. Für ein betroffenes Bauprojekt muss hochgerechnet mit zusätzlichen Kosten von bis zu 2 Prozent der Gesamtkosten gerechnet werden. Entscheidend für die Höhe der Mehrkosten im Einzelfall ist die Notwendigkeit von Transportketten mit allenfalls mehrmaligem Materialumschlag. Ebenfalls sind die Gebiete definiert, in denen die Pflicht zum Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung besteht: Es ist dies der sogenannte «Süden» des Kantons, in anderen Worten: alle Bezirke ausser die Bezirke Andelfingen, Bülach und Dielsdorf. Zusätzlich unterliegen Bauvorhaben in den Gemeinden Regensdorf und Rümlang, Kloten, Opfikon, Wallisellen, Dietlikon, Bassersdorf und Nürensdorf der Pflicht zum Bahntransport. Der Grund für den Einbezug dieser Gemeinden liegt wesentlich in ihrem Potenzial an Grossbaustellen. Die übrigen Gemeinden befinden sich in aller Regel zu nahe an den Abbaugebieten des Unterlandes, als dass ein



Bahntransport den Strassenverkehr wesentlich entlasten könnte. In der Verordnung wird ebenfalls festgehalten, was unter Bahntransport verstanden wird: Es geht nicht um den Transport vom Abbaugelände bis zur Baustelle beziehungsweise von der Baustelle bis zur Deponie. Das Material muss nur auf einem erheblichen Teil, und somit nicht auf dem ganzen Teil, der Transportkette befördert werden.

Die Entlastung der Strassen von innerkantonalen Kies- und Aushubschwerverkehr ist ein Hauptanliegen aus dem Richtplan und wird mit dieser Gesetzesanpassung Rechnung getragen. Gefordert sind nun die verschiedenen Akteure, um zeitnah effiziente und kostengünstige Verladeinfrastrukturen zu schaffen. Das wird teilweise nicht ganz einfach sein, wie wir von den Experten im Rahmen der Hearings gehört haben, denn am Schluss muss sich diese für den jeweiligen Betreiber auch rechnen. Auf Nachfrage ist gemäss der Baudirektion bei dieser Gesetzesanpassung keine Übergangsfrist nötig. Die Bahntransportpflicht ist Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens. Die Baubewilligungsbehörde hat das zum Zeitpunkt der Bewilligungserteilung geltende Recht anzuwenden. Eine Inkraftsetzung wird frühestens anfangs nächstes Jahr oder im Verlauf von 2021 möglich sein.

Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und der abgeänderten a-Vorlage zuzustimmen.

*Sandra Bossert (SVP, Wädenswil):* Der Kantonsrat hat der Regierung 2014 im Rahmen der Gesamtrevision des Richtplans den Auftrag erteilt, gesetzliche Grundlagen für die Bahntransportpflicht von Kies und Aushub zu schaffen.

Der Regierungsrat bezeichnet die Gebiete, in denen die Pflicht zum Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung gilt, und legt fest, ab welcher Menge – wir haben es gehört, ab 25'000 Kubikmeter – Aushub und Gesteinskörnung die Pflicht besteht, die Waren von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Der Regierungsrat hat dabei die richtplanerischen Vorgaben zum Anteil der Bahntransporte zu beachten.

Für die Bauherrschaft besteht keine Wahlmöglichkeit zwischen der Erfüllung der Bahntransportpflicht oder der Leistung einer Ersatzabgabe, denn die Erfüllung der Bahntransportpflicht ist Bewilligungsvoraussetzung für ein Bauvorhaben in den festgelegten Zonen. Die Ersatzabgabe wird zwischen 20 bis 50 Franken pro Tonne festgelegt. Es geht um die Lenkungswirkung und nicht um eine Strafabgabe. Wenn bestimmte Kriterien nicht erfüllt sind, kann der Bauherr von dieser Pflicht entbunden und zur Zahlung dieser Ersatzabgabe verpflichtet werden. Die Er-

satzabgabe unterliegt der Teuerung und fliesst in die allgemeine Staatskasse. Somit werden die Bauherren von den 8 bis 10 grössten Baustellen in unserem Kanton verpflichtet, ihre Transporte auf die Schiene zu verlagern. Bei den angesprochenen Baustellen ist zum Beispiel vom Kispi (*Kinderspital*) oder vom Gubristunnel die Rede, also von grossen und über Jahre hinweg bestehenden Baustellen. Dass durch die Verlagerung auf die Schiene zirka 66'000 Lastwagen-Fahrten Richtung Zürich Nord eingespart werden können, ist hoffentlich auch als Entlastung auf den Strassen zu spüren. Die grossen Kiesabbaugebiete im Unterland dienen auch als Deponie für den im Kanton anfallenden Aushub. Wie uns von den verschiedenen Unternehmern versichert worden ist, sind sie gerüstet für die Verlagerung. Die grösste Herausforderung, Umladestationen wirtschaftlich zu betreiben, aber auch genügend freie Bahntrassen zur Verfügung zu haben, sind laut Verantwortlichen gut umsetzbar. Nach ersten Berechnungen von allen Beteiligten steigen die Kosten durch die Verlagerung um 1 bis 2 Prozent.

Wir von der SVP unterstützen diese Vorlage, bei solchen langjährigen Grossprojekten macht es Sinn, auf die Schiene zu verlagern. Persönlich hege ich die grössten Zweifel an den Trasse-Kapazitäten der SBB, zeigt es sich doch vielfach nur schon bei dem im Herbst anfallenden Transporten von Zuckerrübenschnitzel in der Landwirtschaft als meist grösste Hürde, einen freien Transport-Termin zu finden. Doch bleiben wir positiv und vertrauen auf die Verantwortlichen. Danke.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Von der Strasse auf die Schiene! Das fordern wir für Menschen – und wenn immer möglich – auch für Güter. Darum haben wir im Richtplan immer unterstützt, dass auf Grossbaustellen mindestens 35 Prozent des Aushubs mit der Bahn abtransportiert werden. Durch die Erfüllung dieser Vorgabe können wir uns neue Strassen sparen und den vorhandenen Platz für die Fahrten verwenden, die sich wirklich nicht anders lösen lassen. Da danken wir Verwaltung und Industrie, dass sie sich nun auf einen konkreten Gesetzesvorschlag geeinigt haben. Damit kann dieser Richtplanauftrag erfüllt werden. Darum unterstützen wir diese Vorlage gerne und helfen somit, dass mehr Aushub mit der Bahn im Kanton Zürich transportiert wird und entsprechend weniger Lastwagen den wertvollen Strassenraum belasten, und eben mehr Güter von der Strasse auf die Schiene verlagert werden können. Und ich freue mich, dass wir hier im Kantonsrat nach der klaren Unterstützung der Vorlage in der KEVU diese nun tatsächlich ins Gesetz schreiben können.

Ich komme auch gleich noch zum Antrag der GLP, wie ihn Alex Gantner bereits vorgestellt hat, zur Ersatzabgabe für nichterfüllte auferlegte Pflichten durch die Bauherinnen und Bauherren. Hier unterstützen wir die Flexibilisierung. So kann diese Abgabe schneller möglichen Entwicklungen angepasst werden und wir vermeiden Gesetzesberatungen hier im Kantonsrat über Winzigkeiten. Und so kann die Ersatzabgabe auch mal über die vorerst vorgeschlagenen 30 Franken steigen. So kann effizient gesteuert werden, dass wir wirklich bei den Richtplanvorgaben ankommen und wirklich mindestens 35 Prozent des Aushubs mit der Bahn transportiert werden. So bekommen wir wirklich mehr Güter von der Strasse auf die Schiene. Herzlichen Dank.

*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen):* Mit der Vorlage Bahntransport von Aushub- und Gesteinskörnern kommt der Regierungsrat einer Richtplanvorgabe von 2009 und dann auch wieder 2014 nach. Diese verlangen, wir haben es bereits gehört, zur Entlastung des Strassenraums, dass insgesamt 35 Prozent des im Kanton abgebauten Kieses und abzulagernden Aushubs mit der Bahn zu transportieren sind. Die entsprechenden Änderungen, die wir nun vornehmen im PBG (*Planungs- und Baugesetz*) und nachgelagert auch im Strassengesetz, erlauben es, dass der erwähnte Modalsplit erfüllt werden kann. Vereinfacht gesagt, geht es bei der Vorlage um eine Lenkung der Schwerverkehrstransporte mit Kies- und Aushub auf den Bahntransport und es ist klar, wo Kies abgebaut wird, muss auch mit Aushub aufgefüllt werden. Unsere innerkantonalen Kiesabbaugebiete liegen hauptsächlich im Norden des Kantons. Im nördlichen Unterland werden über 80 Prozent des zürcherischen Kieses abgebaut und gegen 80 Prozent des jährlich im Kanton Zürich deponierten Aushubs abgelagert. Verwendet wird die Gesteinskörnung dagegen im Süden des Kantons. Dieser Transport von Kies und Aushub verursacht innerkantonal auf der Nord-Süd-Achse Schwerverkehr, teils auch in den Dörfern. Mit der heute zu debattierenden Vorlage soll die Strasse vom Schwerverkehr zugunsten der Bahn entlastet werden, gerade auch, weil gewisse Regionen an ihre Kapazitätsgrössen stossen, was sich in massiven Staus in den Strassen und vermehrtem Schwerverkehr in den Dörfern äussert. Dieses Problem war bereits 2009 erkannt worden, als es im Rahmen der Richtplanrevision darum ging, eine Entlastung des Strassenraums zu schaffen, eben jenen Modalsplit, den ich erwähnt habe, von 35 Prozent. Und tatsächlich wird mit einer Reduktion von 66'000 Schwerverkehrsfahrten pro Jahr auf den Hauptverkehrsachsen gerechnet.

Der Praktikabilität geschuldet sind zwei Eckpfeiler der Vorlage. Erstens, dass beim Erreichen des Modalsplits der Fokus auf Grossbaustellen zu legen ist. Wir haben es vom Kommissionspräsidenten gehört, um welche Grossbaustellen es sich handelt. Und zweitens, dass es sich mehrheitlich um Aushub-Transporte per Bahn handeln wird. Das soll den Aufwand der beteiligten Parteien reduzieren. Als weiteren Eckpunkt der Vorlage fällt bei Nichterfüllung des Modalsplits eine Ersatzabgabe zugunsten der Staatskasse an. Auch das haben wir bereits gehört. Damit wird doch ein gewisses Incentive oder ein Negativanreiz eingebaut, um die Erreichung der Zielvorgaben etwas zu forcieren. Die Kiesunternehmen gehen von Mehrkosten in der Höhe von 15 bis 25 Millionen Franken pro Jahr aus, und es ist mit einer Kostensteigerung von zirka 2 Prozent auf Grossprojekten zu rechnen – das die Informationen. Es scheint sich dabei um einen vertretbaren Weg zu handeln.

Bezüglich der Höhe der Ersatzabgabe ist es offenbar am Kanton, die Bandbreite bereits auf Gesetzesstufe festzulegen, da es sich um eine neue Gebühr handelt. Bezüglich der Höhe der zu leistenden Abgabe bei Nichterfüllung hätte die FDP den ursprünglichen Antrag der Regierung vorgezogen. Eine fixe Zahl, die 30 Franken pro Tonne hätten doch den Unternehmen aus unserer Sicht mehr Planungssicherheit gegeben. Einer Flexibilisierung der Ersatzgabe, wie sie in der vorliegenden Formulierung nun angedacht ist und eine Detailregelung der Höhe in der Verordnung, können wir indes auch zustimmen.

Grundsätzlich ist aus Sicht der FDP eine punktuelle Verlagerung von Aushub und Gesteinskörnern von der Strasse auf die Bahn und damit eine Entlastung gerade im Zürcher Unterland wünschenswert. Zudem ist die erarbeitete Lösung für die Branche praktikabel und offenbar wettbewerbsneutral und sie kommt – und das ist auch für uns wichtig – der weiteren Entwicklung der Kiesabbaugebiete im Rafzerfeld entgegen. Herausstreichen bei der Vorlage möchte ich in diesem Zusammenhang auch die offenbar sehr gedeihlich angegangene Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung, der SBB und den Kiesunternehmern. Die Knackpunkte der Vorlage werden im rechtzeitigen Bereitstellen von genügend grossen und in ausreichender Anzahl bereitstehender Umschlagplätze und in der Frage der Trasse-Kapazität liegen. Hier wird sich erst in Zukunft zeigen, ob – wie das seitens der SBB auch versichert wurde – genügend neue Verladeeinrichtungen und Umschlagplätze in der Nähe des anfallenden Materials bereitstehen und ob genügend Trasse-Kapazitäten vorhanden sind.

Die FDP stimmt der Vorlage zu.

*Franziska Barmettler (GLP, Zürich):* Mit dieser Vorlage wird eine gesetzliche Grundlage geschaffen, damit bei Grossbaustellen Aushub- und Kiestransporte grundsätzlich mit der Bahn erfolgen. Die Vorlage ist das Resultat einer vorbildlichen Zusammenarbeit zwischen Branchenverband, Industrie und Verwaltung und sie ist entsprechend breit abgestützt.

Der Kies und die Aushubablagerungsmöglichkeiten des Kantons befinden sich hauptsächlich im Norden, während der Verbrauch bei der Agglomeration im Süden erfolgt. Es besteht somit ein starker Nord-Süd-Verkehr. Dadurch werden Emissionen verursacht wie beispielsweise Lärm- und Schadstoffemissionen sowie negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Platzbedarf. Bisher war es eine rein wirtschaftliche Frage, ob auf Strasse oder Bahn transportiert wird, bei der die Bahn den Kürzeren gezogen hat. Die Bahn ist nämlich gegenüber dem Lastwagentransport heute klar teurer. Ökonomisch gesehen liegt hier also ein Marktversagen vor, da die aus volkswirtschaftlicher Sicht erwünschte Situation aufgrund von fehlenden Anreizen nicht eintrifft. Mit der Vorlage soll deshalb der Bahntransport mit einem Fokus auf Grossbaustellen stimuliert werden. Damit das gewünschte Ergebnis erzielt wird, muss die Höhe der Ersatzabgabe so ausgestaltet werden, dass sie in einem vernünftigen Verhältnis zu den Kosten des Bahntransports steht. Wir können heute jedoch nicht beurteilen, ob die Höhe von 30 Franken diese Bedingung erfüllt. So könnte es sich bei einer allfälligen Verteuerung des Bahntransports plötzlich wieder lohnen, die 30 Franken zu bezahlen, statt auf die Bahn umzustellen. Damit dies eben nicht passieren kann, soll der Regierungsrat via Verordnung die Möglichkeit haben, innerhalb einer vorgegebenen Bandbreite zu handeln. Eine Festsetzung des Betrages im Gesetz macht eine Reaktion auf Änderungen in der Kostenstruktur des Bahntransports hingegen langsam und träge. Eine Flexibilisierung wie im Antrag KEVU vorgesehen, ist also wichtig aus ökonomischen Überlegungen, aber auch für die Wirksamkeit dieses Gesetzes.

Wir unterstützen die abgeänderte a-Vorlage. Ich danke Ihnen.

*Florian Meier (Grüne, Winterthur):* Das Ziel ist klar: 35 Prozent des im Kanton abgebauten Kies und Aushubs muss vollständig oder teilweise mit der Bahn transportiert werden. So steht es im Richtplan und so steht es dort schon seit sechs Jahren. Wo stehen wir heute? Gemäss Zahlen des Kantons wird weniger als 1 Prozent des Aushubs per Bahn transportiert, nur während des Baus der Durchmesserlinie waren es kurz einmal 7 Prozent. Beim Kies wurde das Ziel bei der letzten Erhebung

knapp erreicht. Aber auch da hat der Bahntransportanteil gegenüber 2007 stetig abgenommen. Den Aushub mit Lastwagen quer durch den Kanton zu chauffieren, das ist ökologischer Unsinn und schafft unnötigen Schwerverkehr. Sinnvoller ist es, so wie die Vorlage vorsieht, den Aushub bei grossen Baustellen per Bahn zu transportieren. Und wie im Richtplan vorgesehen ist, den Aushub bei kleineren Baustellen in regionalen Aushubdeponien zu lagern. Die Fehler von früher haben im Verkehr der Zukunft einfach keinen Platz mehr. Den Aushub per Bahn zu transportieren, bringt schon bei 30 Kilometer Distanz ökologische Vorteile. Die minimalen Mehrkosten liegen bei nicht einmal 2 Prozent. Wissen Sie, wie gross die Kosten und die Genauigkeit bei Bauprojekten kurz vor dem Baubeginn, also kurz vor dem Aushub sind? Es sind immer noch 5 Prozent. Die Umlagerung des Aushubs von der Strasse auf die Schiene ist nötig.

Wir Grünen werden der Vorlage zustimmen. Den Antrag der KEVU, die Höhe der Ersatzabgabe von der Direktion verordnen zu lassen, erachten wir als sinnhafter als ein starr im Gesetz festgeschriebener Betrag. Der vorgeschlagene Bereich von 20 bis 50 Franken schafft der Regierung die notwendige Flexibilität, die Ersatzabgabe auch im Fall von unvorhergesehenen Änderungen der Transport- oder Deponierungskosten anzupassen. Wir Grünen werden deshalb dem Kommissionsantrag zustimmen. Ich danke Ihnen.

*Ruth Ackermann (CVP, Zürich):* Jegliche Art von Transporten sollten, wenn immer möglich, mit der Bahn gemacht werden. Es gilt selbstverständlich vor allem für Transporte von grossen Volumen und Gewichten wie Aushub und Gesteinskörnung.

Aus dem Zürcher Unterland kommt über 80 Prozent der im Kanton verwendeten Gesteinskörnung, und es nimmt gegen 80 Prozent des Aushubs entgegen. Dies bedeutet sehr viel Schwerverkehr, und die Verlagerung auf die Bahn ist angezeigt. Es braucht eine Entlastung des Strassenraums, besonders im Unterland. Leider ist es nicht möglich, dieselben Bahnwagen für den Transport von Kies hin und von Bauschutt zurück zu verwenden. Es wird als auch hier Leerfahrten geben. Selbstverständlich kommt diese Vorgabe nur zur Anwendung bei Grossbaustellen. Leider wird, gemäss Aussage der Fachpersonen, durch diese Gesetzesänderung kaum eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses erreicht. Wir schätzen aber alle anderen Vorteile, besonders den geringeren Schwerverkehr auf den Strassen.

Die CVP-Fraktion stimmt dieser Vorlage zu.

*Judith Anna Stofer (AL, Zürich):* Mit Blick auf das Klima ist es ein Gebot der Zeit, Schwertransporte, wenn immer möglich, mit der Bahn durchzuführen. Dies gilt auch für die Kies- und Aushubmaterialtransporte. Mit dem Richtplan 2009 verpflichtet sich der Kanton, dass mindestens ein Anteil von 35 Prozent mit der Bahn transportiert werden. Mit der jetzigen Vorlage setzt er diese Vorgabe nun um. Für die Alternative Liste wäre natürlich ein höherer Anteil mit Blick auf das Klima besser, doch wir sind realistisch und geben uns mit der Vorgabe von mindestens 35 Prozent zufrieden. Wer weiss, vielleicht führen die Verwerfungen der Corona-Krise dazu, dass die Leute weniger mit der Bahn pendeln, weil sie nämlich mehr Homeoffice machen und es mehr freie Trassees für den Bahn- und Gütertransport gibt. Die Alternative Liste wird alle Anträge der Kommissionsmehrheit unterstützen.

*Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen):* Ich freue mich sehr über diese Gesetzesänderung und ich bin hier, obwohl ich nicht in dieser Kommission bin, um zu danken.

Ich bin Präsident der Gemeinde Hüntwangen. 1,7 Quadratkilometer von Hüntwangen, ein Drittel unseres Gemeindegebietes ist Kiesabbaugebiet und Wiederauffüllgebiet. Das grösste Kieswerk der Schweiz ist in Hüntwangen. Wir haben eine grosse Bahnverladestation. Seit jeher ist der Verkehr in unserer Region ein Problem. 2000 Kieslastwagen, die täglich über die Brücke in Eglisau fahren und unsere Strasse verstopfen und verschmutzen. Daher ist in den sogenannten Gesamtkonzepten die Grundlage für die Gestaltungspläne der Anteil von Bahn oder Strasse ein Thema. Da gab es in einem alten Gesamtkonzept bis 2009 den sogenannten Modalsplit, der jetzt, halten Sie sich fest, 75 Prozent des Kieses auf der Bahn und 50 Prozent des Aushubs auf der Bahn als Zielgrösse verankerte. Das war eine Zielgrösse; man konnte Jahr für Jahr überprüfen, ob das erreicht wurde oder nicht. Und natürlich wurde es praktisch nie erreicht. 2014 dann hat man diese 35 Prozent im kantonalen Richtplan verankert. Ich war damit einverstanden, weil die Argumentation war, dass sich diese 35 Prozent auf den ganzen Kanton bezieht. Und sei nur zu erreichen, wenn der Anteil dort, wo eben diese Verladestationen sind, also im Norden des Kantons Zürich, deutlich darüber läge. Gleichzeitig wurde damals das Versprechen gemacht, dass die Regierung zusammen mit den Kiesunternehmen hinsitzt und nach Möglichkeiten sucht, im Planungs- und Baugesetz den Bahnanteil zu fördern, so dass diese 35 Prozent auch erreicht werden. Und unsere Kieswerke haben sich hier immer grosse Mühe gegeben, die Kieswerke im Norden des

Kantons Zürich. Es war aber nicht einfach. Die Lastwagen, die über die Brücke in Eglisau fahren, die sind aus Deutschland und teilweise aus dem Kanton Schaffhausen. Es besteht Konkurrenz, und der Bahntransport ist teuer. Und mit dieser Regelung jetzt schaffen wir erstens die Grundlage, dass der Schweizer Kies genutzt wird aus jenen Kieswerken, die eben Bahnanschlüsse haben. Und zweitens, dass hier eben der Verkehr reduziert werden kann und unsere Kieswerke faire Bedingungen haben. Das ist im Interesse der Gemeinde. Und ich möchte danken der Regierung, der Verwaltung, den Kieswerken, der Kommission und dem Kantonsrat, dass sie hier zusammengearbeitet haben und heute dieses Gesetz so annehmen. Ich hoffe nun, dass sich das bewährt. Ich werde das gut verfolgen in Zukunft, dass wir die Trassees erhalten und fehlende Umladestationen keine Ausreden sein werden, wenn dann grosse Bauwerke auf uns zukommen. Herzlichen Dank.

*Regierungsrat Martin Neukom:* Wenn Sie die Kiesabbaugebiete des Kantons Zürich auf einer Karte eintragen, dann fällt Ihnen auf, dass die allermeisten im Norden sind. Das hat mein Vorredner bereits ausgeführt. Der Kies wird natürlich für die Betonproduktion verwendet. Die Kiesgruben, wenn sie einmal leer sind, müssen dann wieder aufgefüllt werden mit Aushub, also mit Humus. Und hier fallen grosse Mengen an. Deshalb ist es relevant, dass wir in diesem Bereich über den Verkehr sprechen. Das Ziel, es wurde bereits gesagt, beträgt 35 Prozent. Wir als Regierung haben vom Kantonsrat den Auftrag erhalten, dies zu regeln. Der Auftrag ist im Richtplan verankert und wurde in der Richtplan-Gesamtrevision 2014 entsprechend beschlossen.

Die Kiesgruben haben einen Bahnanschluss; das hat Matthias Hauser bereits ausgeführt. Deshalb von dieser Seite zu verladen, ist einfach. Die Betonwerke sind ebenfalls häufig per Bahn erschlossen. Das heisst, dieser Teil funktioniert relativ gut. Hier haben wir bereits ungefähr einen Drittel des Kiesel, der mit der Bahn transportiert wird. Schwieriger ist es beim Aushub. Sie können es sich vorstellen: Die Baustellen sind im ganzen Kanton verstreut. Da ist es nicht so einfach, den Aushub auf die Bahn zu bringen, um diesen danach zu den Kiesgruben zu fahren. Die Grössenordnung: Wir sprechen hier von sehr, sehr vielen Lastwagenfahrten. Es sind mehr als 100'000 Lastwagenfahrten pro Jahr, die aufgrund der Aushub- und Kiestransporten anfallen. Wir sprechen hier also von sehr vielen Fahrten. Das fällt natürlich ins Gewicht.

Zu dieser Vorlage: Dieser Vorlage verpflichtet die Bauherren der Grossbaustellen, ihren Aushub per Bahn zu transportieren. Dazu wird ein neuer Paragraph 232a im Planungs- und Baugesetz eingeführt. Das



Ziel ist, dass es später verschiedene Verladestationen im ganzen Kanton gibt, wo der Aushub auf die Bahn verladen werden kann, also von der Baustelle geht es natürlich zuerst direkt einmal mit dem Lastwagen zum nächsten Aushubverladepunkt und von da wird dann der Aushub Richtung Norden transportiert, wo die Kiesgruben verfüllt werden.

Das Schöne an dieser Vorlage ist, dass wir relativ viele Lastwagenfahrten einsparen können mit verhältnismässig wenig Aufwand, denn es werden nur die sehr, sehr grossen Baustellen davon betroffen sein, also die zehn grössten Baustellen im Kanton in der Grösse eines PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*) oder des Kinderspital-Areals in der Lengg. Das sind Baustelle, in denen mehr Aushub als 25'000 Kubikmeter anfällt.

Der Ansatz, der hier gewählt wurde, ist wettbewerbsneutral. Man hat sich ursprünglich auch überlegt, ob man die Kiesbetreiber verpflichten will, den Aushub per Bahn zu transportieren. Das wäre wettbewerbsverzerrend, weil dann all jene Kiesgrubenbetreiber ausserhalb des Kantons, also in Deutschland oder in einem anderen Kanton, bevorteilt wären, weil sie dieser Pflicht nicht unterliegen würden. Deshalb hat man sich entschieden, die Pflicht den Bauherren aufzuerlegen. So gesehen ist es keine Wettbewerbsverzerrung für die Kiesgrubenbetreiber. Deshalb ist dieser Ansatz wettbewerbsneutral. Gesamthaft erhoffen wir uns mit dieser Vorlage eine Reduktion von 66'000 Lastwagenfahrten pro Jahr. Auch hier reden wir von einer relativ grossen Zahl mit verhältnismässig wenig Kosten. Wir sprechen von 1 bis 2 Prozent Mehrkosten für einen Bau. Das scheint mir verkraftbar.

Die KEVU hat eine kleine Änderung des Gesetzes vorgenommen. Da geht es um die Ersatzabgabe. Die Regierung hat vorgeschlagen, eine fixe Ersatzabgabe von 30 Franken zu definieren. Die KEVU will eine Spannweite von 20 bis 50 Franken definieren, die der Regierungsrat festlegen kann. Das ist aus Sicht der Regierung eine grundsätzlich machbare Anpassung. Das geht für uns soweit in Ordnung.

Im Namen des Regierungsrates beantrage ich Ihnen die Zustimmung zu diesem Gesetz. Besten Dank.

*Ratspräsident Roman Schmid:* Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Sie haben Eintreten beschlossen.

*Detailberatung  
Titel und Ingress*

*I. Das Planungs- und Baugesetz wird wie folgt geändert:*

*G. Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung*  
§ 232a

*Verordnungen*  
§ 359

*II Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:*

*Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung*  
§ 24

Keine Bemerkung; genehmigt.

*Ratspräsident Roman Schmid:* Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet zirka in vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über römisch III der Vorlage.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

**5. Rahmenkredit Erneuerung der kantonalen Gebäude**

KPB Kommission für Planung und Bau vom 30. April 2019

Vorlage 5237

*Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Bevor wir in das Geschäft einsteigen, erlauben Sie mir eine kurze verfahrensrechtliche Vorbemerkung: Die Regierung kann eine Motion streng genommen nicht einfach abschreiben ohne gleichzeitig eine Vorlage vorzulegen, auch nicht, wenn es auf der Traktandenliste eine parlamentarische Initiative gibt, die das inhaltliche Anliegen weitestgehend abgedeckt. Im vorliegenden Fall soll die Abschreibung ausnahmsweise erlaubt sein, sofern Sie respektive dieser Rat dies auch so genehmigt.

Die KPB hat in dieser Angelegenheit den Rechtsdienst der Parlamentsdienste konsultiert und nach einer rechtlichen Belehrung folgende Auskunft erhalten: «Vorliegend kann im Dienste der Verfahrensökonomie aufgrund der bereits sehr lange dauernden Behandlung der Motion, die der Kantonsrat mit zu verschulden hat, diese ausnahmsweise mit der

Vorlage 5237 abgeschrieben werden, sofern diese dem Mehrheitswillen des Kantonsrates entspricht.»

Damit bin ich nun beim Inhaltlichen angelangt. Die vorliegende Motion KR-Nr. 226/2009 verfolgt die gleiche Stossrichtung wie die parlamentarische Initiative PI Guyer KR-Nr. 29/2013: Eine verstärkte Mitsprache und Steuerung des Kantonsrates im kantonalen Immobilienmanagement und eine mehrjährige Vorschau der kantonalen Bauvorhaben. Die KPB hatte die vorliegende Motion bereits im Frühjahr 2016 abschliessend beraten und dann mit Genehmigung der Geschäftsleitung im Hinblick auf die Umsetzung der PI Guyer vorübergehend sistiert. Nach Abschluss der Beratungen zur kantonalen Immobilienverordnung wurde die Sistierung der Motion im Frühjahr 2019 wieder aufgehoben. In der Zwischenzeit hat der Regierungsrat die Immobilienstrategie des Kantons Zürich und den Standard Nachhaltigkeit im Hochbau für das Immobilienmanagement festgelegt. Die neue Immobilienverordnung sowie die weiteren Grundlagen haben die Anliegen der Motion wie folgt aufgenommen: Erstens, das Immobilienamt führt die bestandesbetriebene Bedarfsplanung systematisch und vorausschauend und beauftragt die angezeigten Erneuerungsmassnahmen im Bestand. Ohne Frage besteht, wie schon mehrfach erwähnt, bei der Sanierung des Immobilienbestands Handlungsbedarf. Zweitens, der Regierungsrat hat wegen des Handlungsbedarfs bei den Sanierungen in der Immobilienstrategie einen zentralen Grundsatz zur Priorisierung bei der Mittelverwendung mit dem Slogan «Werterhalt vor Neubau» verankert. Dabei soll der Fokus künftig auf den gesamten Lebenszykluskosten einer Immobilie liegen, und nicht mehr nur auf den investiven Erstellungskosten. Drittens, der Steuerungsmöglichkeit und der Gesamtsicht wird künftig mit dem Bericht zur langfristigen strategischen Immobilienplanung (*LSI*) Rechnung getragen. Dieser Rat wird mit der LSI jährlich über den aktuellen Bestand und dem Zustand der kantonalen Immobilien informiert. Zudem erhält er einen Überblick über die Entwicklung und die Investitionsplanung über die künftigen zwölf Jahre.

Mit den in den letzten drei Jahren geschaffenen Grundlagen und Instrumenten sind die Anliegen dieser Motion aufgenommen. In den kommenden Monaten wird uns die Verwaltung noch im Detail über den Zustand der kantonalen Gebäude informieren. Diese Erkenntnisse fliessen ebenfalls in die Bedarfsplanung ein. Zudem gilt es, die Immobilienverordnung und das Mietermodell konsequent umzusetzen, damit die geforderten Resultate erzielt und ersichtlich werden. Wie eben ausgeführt, wurden die Anliegen der Motion durch die Umsetzung der PI Guyer

aufgenommen. Es macht somit sachlich kaum Sinn, auf der Umsetzung dieser Motion zu beharren.

Die KPB hat in der letzten Legislatur darauf gesetzt, dass die Abschreibung eben auch aus sachlichen Gründen dem Willen der Mehrheit dieses Rates entsprechen wird. Im Namen der einstimmigen Kommission für Planung und Bau beantrage ich Ihnen ein formaljuristisches Auge zuzudrücken und die Motion entsprechend abzuschreiben.

*Theres Agosti (SP, Turbenthal):* 2009 wurden mit besagter Motion ein Rahmenkredit, ein Bauprogramm und insbesondere die Priorisierung der Erhöhung der Energieeffizienz gefordert. Mit der Reorganisation des Immobilienmanagements sind die Forderungen insgesamt erfüllt. Die SP stimmt der Abschreibung zu. Die Motion will die verstärkte Mitsprache und Steuerungsmöglichkeit. Die Immobilienverordnung, die der Kantonsrat am 14. Januar 2019 verabschiedet hat, umfasst die Anliegen der Motion.

Das neue Immobilienamt führt die Bedarfsplanung systematisch und vorausschauend und beauftragt die Erneuerungsmassnahmen. Der Kantonsrat wird künftig mit dem Rapport zur langfristigen strategischen Immobilienplanung informiert. Zudem hat der Regierungsrat in der Immobilienstrategie und im Standard Nachhaltigkeit im Hochbau weitere Richtlinien im Sinne der Motionäre festgelegt. Allerdings braucht es eine Anpassung dieser Standards an die aktuellen Herausforderungen des Klimawandels. Energetisch und ökologisch sind die Standards aus heutiger Sicht ungenügend. Angesichts der Klimaerwärmung braucht es eine weit ökologischere Gestaltung der Baugebiete. Es gilt neben den Standards die Immobilienstrategie und das Leitbild laufend entsprechend neuem Wissensstand anzupassen. Da mit dem neuen Immobilienmanagement aber Strategie, Strukturen und Abläufe gemäß den Forderungen der Motion vorliegen und funktionieren, kann der Abschreibung zugestimmt werden.

Erlauben Sie mir eine Nachbemerkung: 2009 bis 2020 scheint eine lange Zeit zu sein. Dennoch ist insbesondere in den letzten Jahren ein äusserst grosser und intensiver Arbeitseinsatz geleistet worden zur Reorganisation der Erneuerung von kantonalen Gebäuden. Dies verdient Hochachtung für alle Involvierten. Danke.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen):* Etwas speziell ist die Tatsache, dass diese Motion, welche im Jahr 2009 von den Grünen eingereicht wurde, mittlerweile eine mehr als 10-jährige Geschichte aufweist. Die Stossrichtung der Motion wurde aber aufgenommen, und dann hat die

Umsetzung der parlamentarischen Initiative Guyer zu einem guten Resultat geführt: Das Immobilienportfolio des Kantons wurde neu organisiert, für das Immobilienmanagement des Kantons besteht heute bei der Baudirektion eine zentrale Verwaltungseinheit und das Mietermodell wurde eingeführt. Heute haben wir ein Leitbild bei der Immobilienstrategie und eine Immobilienverordnung. Die Erneuerung der kantonalen Gebäude wird heute professionell bewirtschaftet, auch wenn es da noch Aufholbedarf gibt. Aber die Anliegen der Motion sind inhaltlich erfüllt. Die Grünen stimmen der Abschreibung zu.

*Regierungsrat Martin Neukom:* Diese Motion hat die gleiche Stossrichtung wie die PI Guyer, die wir mittlerweile bereits erfolgreich umsetzen. Eine lustige Anekdote zu dieser Motion muss ich trotzdem noch erzählen: Die Motion wurde eingereicht von meinem Vorgänger im Kantonsrat. Das war Martin Geilinger. Man sieht es auch der Zahl an: 2009. Das ist schon eine Weile her. Aber seither hat sich im Immobilienmanagement sehr viel getan. Die Motion kann abgeschrieben werden, weil wir diese bereits umsetzen. Ich nutze diese Gelegenheit, um kurz über den Stand des Immobilienmanagements zu berichten:

Es war das Ziel, dass wir endlich einmal einen Überblick über unsere Immobilien kriegen. Den können wir Ihnen nach den Sommerferien präsentieren. Wir haben die ganzen Anlagebuchhaltungen zusammengeführt, wir haben sie emigriert. Sie mögen sich vielleicht erinnern: Bisher gab es ungefähr 37 unterschiedliche Anlagebuchhaltungen. Die haben wir jetzt zusammengeführt. Dieser Prozess – einfach damit Sie einen Eindruck kriegen – ist sehr, sehr aufwendig. Wir haben bisher rund 40 Seminare mit 800 Teilnehmerinnen und Teilnehmer durchgeführt, um die neuen Rollen und die neuen Prozesse zu vermitteln. Sie sehen, es sind sehr, sehr viele Personen in der Verwaltung involviert, in allen Direktionen, die jetzt diese neuen Rollen lernen müssen. Das ist eine sehr grosse Umstellung. Wir haben auch ein Immobilienhandbuch geschrieben. Darin sind all die einzelnen Rollen der Immobilienverordnung, die der Kantonsrat genehmigt hat, im Detail beschrieben, sodass jeder, der im Kanton Zürich mit Immobilien zu tun hat, weiss, was er tun muss. Wir haben ebenfalls die Nutzungsvereinbarungen schon fast alle abgeschlossen. Nutzungsvereinbarungen sind wie Mietverträge. Letztendlich besteht das Mietermodell darin, dass wir als Baudirektion den anderen Direktionen die Gebäude, die Flächen, vermieten. Diese Nutzungsvereinbarungen sind die Mietverträge. Da sind wir sehr, sehr weit gekommen. Ebenfalls haben wir die Verrechnungsmodalitäten,

also die Art und Weise wie nachher diese Quadratmeter Hauptnutzfläche verrechnet werden, festgelegt. Also, wie hoch ist der Mietpreis? Der Regierungsrat hat die Quadratmeterpreise kürzlich festgesetzt. Das heisst, wir sind jetzt wirklich einen grossen Schritt weiter. Das werden Sie dann im nächsten Budget entsprechend erkennen.

Nach den Sommerferien präsentieren wir die LSI, die langfristig strategische Immobilienplanung. Das ist das erste Mal, dass wir einen derart guten Überblick präsentieren können über unseren Ist-Bestand der Immobilien. Das haben wir jetzt nämlich. Das ist der grosse Vorteil des Zusammenführens, und eine Planung über zwölf Jahre, wie wir gedenken, unsere Mittel einzusetzen, um den Bau von Immobilien zu planen. Das wird diesen Sommer das erste Mal präsentiert.

Ich danke bei dieser Gelegenheit ganz herzlich meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Immobilienamt. Das war eine sehr, sehr grosse Arbeit und wird auch noch in Zukunft eine grosse Arbeit sein, all dies umzukrempeln. Da passiert einiges im Amt.

Fazit: Ich kann sagen, wir sind bezüglich dieser Immobilienplanung, bezüglich des Immobilienmanagements gut unterwegs. Es wird natürlich noch ein bisschen dauern, bis sich das Ganze eingespielt hat. Sie können sich vorstellen, wenn man sich über Jahre gewohnt ist, dass es auf eine bestimmte Art und Weise läuft, und plötzlich geht alles anders, dann braucht es eine gewisse Zeit, bis sich alle daran gewöhnt haben. Abgesehen davon glaube ich, wir sind diesbezüglich sehr gut unterwegs.

Ich bitte Sie, diese Motion abzuschreiben. Besten Dank.

*Ratspräsident Roman Schmid:* Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Sie haben Eintreten beschlossen.

*Detailberatung  
Titel und Ingress*

*I und II*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Ratspräsident Roman Schmid:* Die Motion ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

## 6. Lade-Infrastrukturen für Elektrofahrzeuge

Postulat Daniel Sommer (EVP, Affoltern a.A. ), Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten) und Beat Monhart (EVP, Gossau) vom 13. November 2017

KR-Nr. 297/2017

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis):* Auch der Tesla (*Elektroauto-Marke*) von Alt-Bundesrätin Doris Leuthard könnte im Stau steckenbleiben. Die Aussicht auf einen tollen Dienstwagen mit Chauffeur kann also nicht der Grund sein, weshalb ich manchmal davon träume, die Zauberformel im Bundesrat zu sprengen. Es ist eher der verpönte Wunsch, mehr Macht zu haben, wenn es um wichtige Entscheidungen für unsere Zukunft geht zum Beispiel bei der Frage, welche Rolle wir den Elektrofahrzeugen zuschreiben wollen.

Im Rahmen seiner Energieperspektiven 2050 stellte der Bundesrat in seiner aktuellen Zusammensetzung – noch ohne Sommer – fest, dass in dreissig Jahren gegen 50 Prozent aller gefahrenen Kilometer von elektrisch betriebenen Personenwagen zurückgelegt werden. Aufgrund dieser verlässlichen Prognose veröffentlichte das Bundesamt für Energie zusammen mit dem ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) und Branchenvertretern Ende 2018 die sogenannte Roadmap. Hellhörig sollte uns die Prognose machen, dass schon in zwei Jahren 15 Prozent aller neu zugelassenen Personenwagen kein Benzin, sondern Strom tanken werden. Aber, wenn die Hälfte der Reichweite für die Suche nach einer Ladestation draufgeht, sinkt die Attraktivität. Daher werden im öffentlichen Bereich bereits diverse Anstrengungen für ein leistungsfähiges und feinmaschiges Netz unternommen. Aber in einem Land von Mieterinnen und Mietern muss auch der private Bereich der Zukunft gerecht werden. Erkannt hat diese ärgerliche Versorgungslücke auch die Architektenvereinigung SIA (*Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein*). Daher erarbeitete sie ein Merkblatt für die Erstellung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge. Ihr Merkblatt verfolgt die gleichen Ziele wie dieses Postulat: Die Schaffung von Planungssicherheit und die Ausrüstung von Neubauten und bestehender Bauten mit den erforderlichen Infrastrukturen. Es ist doch ebenso logisch wie sinnvoll, Elektrofahrzeuge auch in einer Mietwohnungs-Siedlung aufladen zu können, wenn 60 Prozent der Bevölkerung zur Miete wohnen, und zwar unabhängig davon, ob der bezogene Strom direkt über ein System an der Ladestation oder über den Energiezähler der Wohnung bezahlt wird. Sinnvoll ist es doch auch, bei Mehrparteienobjekten einen Min-

destanteil an Ladestationen vorzusehen und Tiefgaragenplätze grundsätzlich so zu planen, dass sich ohne grossen baulichen Mehraufwand zusätzliche Ladestationen installieren lassen.

Die EVP strebt bekanntlich keine idealistischen Maximallösungen an. Daher geht unser Vorstoss nicht so weit, den vollständigen Ausbau einer solchen Infrastruktur zu fordern. Angst vor Überregulierung muss also niemand haben. Die vorgeschlagene Minimallösung will vor allem Investoren und Hauseigentümer dafür gewinnen, wenigstens die baulichen Vorkehrungen in ihren Liegenschaften zu treffen, also Massnahmen, die später den Endausbau für Ladestationen ermöglichen. Viele Mieterinnen und Mieter würden eine solche Weitsicht begrüssen. Und überraschend viele wären sogar bereit, sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten an den Kosten zu beteiligen.

Da der Regierungsrat dies ebenfalls erkannte, definierte er in seinem Massnahmenplan zur Verminderung der Treibhausgase das Ziel, die Investoren und Planungsfachleute für geeignete bauliche Vorbereitungen für Ladeeinrichtungen im Gebäudebestand zu sensibilisieren. Im Wesentlichen müssten diese Infrastrukturen nur den Einbau von Leerrohren oder die Installation entsprechender Trassees von Abstellplätzen zu Zählern beinhalten. Und natürlich sollten Vorkehrungen getroffen werden, damit der Aufwand möglichst klein ist, wenn nach abgeschlossenen Bauarbeiten höhere Energiemengen notwendig sein sollten. Diese Vorabinvestitionen werden Hausbesitzer jedoch kaum freiwillig stemmen wollen. Wer das glaubt, fällt beim Fach «Menschenkenntnis» sicher durch. Wo kein Instant-Gewinn winkt, müssen wir der Motivation zum Mitmachen etwas nachhelfen. Im vorliegenden Fall mit einer gesetzlichen Regelung, die dem Anliegen eine angemessene Verbindlichkeit gibt. Zudem sollen nackte Zahlen darlegen, dass eine nachträgliche Erstellung wesentlich teurer zu stehen kommt, wenn auf vorausschauende Investitionen verzichtet wird.

Klar ist für uns: Die Anforderungen an Bauherrschaften müssen das Prinzip der Verhältnismässigkeit unbedingt berücksichtigen. Es darf daher nicht sein, dass schon bei kleineren Wohnraum-Erweiterungen im dritten Stock grundlegende Eingriffe in die elektrischen Installationen der Tiefgarage gefordert werden. Wir wollen eine Lösung mit Augenmass. Wir wollen die Elektromobilität mit Massnahmen fördern, die eine hohe und breite Akzeptanz haben. Wir wollen Hindernisse aus dem Weg räumen, solange sie nicht allzu schwer wiegen.

Kaum jemand wird darauf wetten, dass ich irgendwann als Bundesrat mit einem Elektrofahrzeug an die Albisgütli-Tagung (*Veranstaltung der SVP Zürich*) fahre. Aber für die Prognose, dass die Elektromobilität



nicht mehr aufzuhalten ist, könnten sich wahrscheinlich selbst die Muotathaler Wetterschmöcker erwärmen. Der Überweisung dieses Postulates sollten daher alle zustimmen, die es als Aufgabe der Politik sehen, die Zukunft zu gestalten.

*André Bender (SVP, Oberengstringen):* In einer Zeit, in der das Thema der 2000-Watt-Gesellschaft in aller Munde ist, fragen wir uns schon, wieso das Elektro-Versorgungsnetz ausgebaut werden soll. In diesem Vorstoss wird verlangt, dass Vorkehrungen getroffen werden sollen, dass die Zuführung der erforderlichen höheren Energiemengen auch noch nach Abschluss von Bauarbeiten mit möglichst wenig Aufwand bereitgestellt werden kann. Dies würde bedeuten, dass auch die EVU (*Energieversorgungsunternehmen*) höhere Netz-Trafos und Zuleitungen vorsehen müssten. Meistens wird heute bei einer Sanierung die Netzzuleitung nicht einmal ersetzt. Jedoch sind die EVU-Zuleitungsrohre heute schon mindestens 50 Prozent grösser dimensioniert im Durchmesser als effektiv gebraucht wird.

Aus Sicht der Installateure ist es wünschenswert, dass bei Neu- und Umbauten bauliche Vorbereitungen von Lade-Infrastrukturen für Elektrofahrzeuge vorgesehen werden. Dies wird heute bei Neubauten jeweils in der Regel bereits auch so vorbereitet ohne eine gesetzliche Verankerung. Dies bei Umbauten auch zu fordern, ist am Ziel vorbeigeschossen, denn das Nachrüsten von Trassees und Rohre in einem Umbauprojekt sind sehr aufwändig und macht ohne konkrete Absicht einer Steckdoseninstallation gar keinen Sinn, schon gar nicht auf Grund einer gesetzlichen Vorlage.

Was heisst das denn, dass die rohbaulichen Vorkehrungen zu den möglichen Standorten getroffen werden müssten? Würde dies zum Beispiel heissen, dass zu jedem Autoabstellplatz ein Leerrohr-Trasse installiert wird? Man stelle sich vor, ein Eigentümer will in einem Gebäude eine Dachwohnung einbauen und muss dadurch per Baubewilligung diese Installationen in der Garage zu jedem Autoabstellplatz ausführen lassen, wie auch die Elektroverteilungen entsprechend vorbereiten. Das heisst faktisch: Sie verbauen viele Plastikrohre und Metalltrasses und so weiter, die eventuell gar nie gebraucht werden.

Die Gesetzgebung für Elektroinstallationen liegt beim Bund und nicht auf Kantonsebene. Der Infrastrukturausbau müsste also im kantonalen Baugesetz geregelt werden, was sehr stossend ist. Dabei würden die Eigentümer durch dieses Gesetz bevormundet werden. So müssten sie et-

was vorsehen, was unter Umständen gar nie benutzt wird beziehungsweise nur von einem kleinen Teil der Wohnungsmieter beziehungsweise Eigentümer.

Würden im Jahr 2050 50 Prozent der Autos elektrobetrieben werden und müssten entsprechend über die EVUs elektrisch geladen werden, stelle ich gerne die Frage in den Raum, woher wir den zusätzlichen Strom beziehen? Aus dem Ausland von Kohlekraftwerken produziert oder von neu gebauten AKWs in der Schweiz? Dies ist ein krasser Gegensatz zu dem Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft. Müssten daher mehr Photovoltaikanlagen per Gesetz gebaut werden und entsprechend auch gleich Leerrohre für diese Anlagen verlangt werden oder Räume per Gesetz vorgesehen werden für eventuell installierte Batterieanlagen? Sie sehen, wie überflüssig dieses Postulat ist. Es wird mehr Photovoltaikanlagen auf den Dächern geben. Braucht es da wirklich einen Netzausbau der EVUs? Wir bauen Infrastruktur für die Halde. Ist das der Wille dieses Rates?

Das Einbauen von Ladeinfrastrukturen wird auch schon heute von Eigentümern vorbereitet ohne eine gesetzliche Verankerung. Wie bei vielen anderen Dingen wird der Markt es schon von alleine richten. Die SVP ist gegen neue Gesetze und Regulierungen in dieser Sache; das braucht es wirklich nicht. Die SIA hat ja schon reagiert, wie Kollege Sommer bereits erwähnt hat, und ein Merkblatt erstellt. Dieses Postulat ist überflüssig, braucht nur viel gedrucktes Papier und bringt nichts. Die SVP tut an dieser Stelle etwas für die Umwelt, lehnt die Überweisung dieses Postulat ab, da es nur ein reiner Papiertiger ist.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Vermeiden, verlagern und dann auch noch verbessern – dieses Kredo der Verkehrsplanung unterstützt die SP schon lange.

Die Elektromobilität zählen wir da zur dritten und letzten Säule der Verbesserung, denn ein Elektroauto ist bezüglich Klimagasen besser als eines, welches mit fossiler Energie fährt. Aber bezüglich Platzverbrauch, Feinstaub, Sicherheit, Lärm ab zirka 35 Stundenkilometer und grauer Energie sind eben auch Elektroautos immer noch Autos. Darum unterstützen wir von der SP die Elektromobilität nur lauwarm, aber wir werden uns hier nicht dagegenstemmen.

Mit den geforderten Leerrohren können langfristig Gelder eingespart werden, denn meine Einschätzung ist auch, dass ein Grossteil des heutigen Autoverkehrs elektrifiziert wird und durch die Vermeidung und Verlagerung, die wir natürlich immer weiter fordern, nur ein Teil des Autoverkehrs verschwindet. In den intelligenten Netzen, die auch ein

Teil der Forderungen dieser Motion – jetzt ein Postulat – sind, sehe auch ich einen Vorteil der vielen verteilten Autobatterien, denn so kann die Netzbelastung geglättet werden.

Schauen wir noch, woher die Motionäre kommen: Es sind alles Städte mittlerer Grösse oder Regionalzentren. Bei uns in der Stadt Zürich und auch in den immer urbaneren Agglomerationen nimmt der Autobesitz generell ab. Es werden in Zukunft also auch weniger Elektorautos besessen werden, und entsprechend sind weniger Leerrohre notwendig. Denn in den urbanen Gebieten ist ein Grossteil des Verkehrs solcher, der von aussen in die Stadt strömt, zu den hier angebotenen Arbeitsplätzen und Freizeitangeboten. Ausserdem sind wir in der Stadt primär Mietende und haben nur zum Teil Parkplätze in den Miethäusern. Für die blaue Zone aber bietet diese Motion keine Idee.

In der Summe stehen wir dem Anliegen der Motion, jetzt als Postulat, aber nicht im Weg und geben darum unsere Stimmen hier der EVP. Herzlichen Dank.

*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen):* Die FDP wird das Postulat überweisen. Von der Annahme des Postulats – es war ja ursprünglich als eine Motion angedacht gewesen – versprechen wir uns, dass die entscheidenden Fragen in Bezug auf die Förderung von Lade-Infrastrukturen für Elektrofahrzeuge bei Neu- und Umbauten durch die Regierung beantwortet und geklärt werden.

Selbstverständlich spricht auch aus unserer Sicht nichts dagegen, dass vor allem bei Neubauten, aber auch bei grossen Umbauten bauliche Vorkehrungen für Ladestationen für Elektrofahrzeuge getroffen werden. Es geht ja dabei im Wesentlichen um den Einbau von Leerrohren für die Ladeinfrastruktur und die Installation von entsprechenden Trassees von den designierten Elektrofahrzeug-Abstellplätzen zu den Zählern. Im Bereich der Neubauten wird die bereits heute auf freiwilliger Basis vielfach schon vorbereitet. Das ist auch ein günstiges Verkaufsargument, das bei renditeinteressierten Investoren sicherlich zieht, da es mitunter auch zur Attraktivität einer Liegenschaft beiträgt. Diese Ausrüstung mit oder auch nur die Vorbereitung für die Ladeinfrastruktur von Elektrofahrzeugen, die begrüssen wir.

Wir sind aber auch der Meinung, dass dem Anspruch durch die gängige Praxis eigentlich bereits genügend Beachtung geschenkt wird. Aus unserer Sicht wäre es überhaupt nicht angezeigt gewesen, eine entsprechende Verpflichtung für den privaten Bauherrn festzuschreiben, wie sie ja nur über eine gesetzliche Verankerung im BPG (*Bau- und Pla-*

nungsgesetz) einzufordern gewesen wäre. Verschärfung der Baunormen und entsprechende weitere Vorschriften sind nicht in unserem liberalen Sinn. Auch einer verpflichtenden Planung bei Umbauten stehen wir skeptisch gegenüber, weil wir hier die Verhältnismässigkeit im Baulichen wie aber auch im Finanziellen als nicht gegeben ansehen. Es kann ja nicht sein, dass beispielsweise bei einem Einbau einer kleinen Dachgaube bauliche Vorkehrungen in der Garage oder in einem Cupboard nachfolgen müssten. Und wenn wir da von Ausnahmeregelungen ausgingen, hätte das wiederum zu einer komplexen Überregulierung mit der Definition dieser Ausnahmefälle geführt.

Grundsätzlich aber stehen wir der CO<sub>2</sub>-armen Mobilität sehr positiv gegenüber. Sie ist uns ein Anliegen. Das haben wir bereits vor einem Jahr mit unserer Motion KR-Nr. 107/2019 zur befristeten Förderung der Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-armen Mobilität im Generellen bewiesen. Damit anerkennen wir, wie die Postulanten der heute diskutierten Vorlage, die Wichtigkeit einer geeigneten Infrastruktur für Elektrofahrzeuge. Wir gehen aber einen aus unserer Sicht entscheidenden Schritt weiter, indem wir die Förderung nicht einer spezifischen Technologie – hier der Elektromobilität –, sondern die breite Förderung der Infrastruktur verschiedener CO<sub>2</sub>-armen Mobilität-Träger, im öffentlichen wie privaten Sektor und explizit auch für den Schwerverkehr anstreben. Trotzdem überweisen wir das Postulat. Besten Dank.

*Simon Schlauri (GLP, Zürich):* Vorab muss ich meine Interessensbindung bekannt geben: Ich bin Nutzervertreter im Vorstand des Verbands Swiss eMobility. Dieser Verband setzt sich für die Elektromobilität in der Schweiz ein. Ich selber bin Elektro-Mobilist seit mehr als sechs Jahren.

Das Postulat KR-Nr. 297/2017 hat das Ziel, bei Neu- und Umbauten bauliche Vorbereitungen vorzusehen, die es ermöglichen, später günstig Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge einzubauen. Es geht um den Einbau von Leerrohren in Garagen, es geht um den Einbau von genügend leistungsfähigen Stromtrassees und nicht darum, jetzt schon vollständige Elektroladeinstallationen vorzunehmen. Eine Vorbereitung mit Leerrohren kostet pro Parkplatz um die 100 Franken. Wenn Sie das später nachrüsten wollen, kann die Erschliessung pro Parkplatz auch einen vierstelligen Betrag kosten. Wir haben das kürzlich im Technopark erlebt; man wollte vier Parkplätze mit Strom ausstatten, da hiess es, es kostet 10'000 Franken, weil man eine neue Installation braucht. Damit sind die Ladestationen noch nicht bezahlt. Wenn man das also weglässt jetzt, dann wird es am Schluss nicht gemacht, selbst dann,

wenn ein Mieter kommt und ein Elektroauto kaufen möchte, selbst dann, wenn ein Stockwerkeigentümer kommt und ein Elektroauto kaufen und in der Garage laden möchte. Dieses Postulat will dieses Problem lösen. Deshalb unterstützen wir es.

Der Vorwurf, der bereits von zwei Seiten geäussert wurde, dass man hier übertreibe, dass es nicht verhältnismässig sei, ist offensichtlich nicht korrekt. Das Beispiel mit der Änderung in der Dachwohnung führt nach dem Willen der Postulanten offensichtlich nicht dazu, dass man plötzlich die Garage nachrüsten müsse. Das ist nicht die Idee; hier haben Sie masslos übertrieben, Herr Bender.

Der Grund, weshalb wir Grünliberalen uns für die Elektromobilität einsetzen und weshalb wir auch dieses Postulat unterstützen, ist, dass die Elektromobilität uns erlaubt, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Verkehrs erheblich zu senken. Die Rede ist von bis zu zwei Drittel. Die Elektromobilität erlaubt uns auch, den Energieverbrauch massiv zu senken. Wenn Herr Bender findet, dass wir nicht das Stromnetz ausbauen können, um Energie zu sparen, hat er offenbar nicht verstanden, dass ein Elektroauto etwa zwei Drittel, drei Viertel weniger Energie braucht als ein Verbrennerfahrzeug. Das ist schade. Wenn Herr Bender fragt, woher der Strom für die Elektromobilität komme, sage ich Ihnen: Der Bundesrat spricht von etwa 15 Prozent mehr Strom, wenn wir den gesamten Schweizer Verkehr auf Elektromobilität umstellen. Diese 15 Prozent schaffen wir in den nächsten dreissig Jahren mit den erneuerbaren Energien. Davon bin ich überzeugt. Das ist absolut kein Problem.

Das Schöne ist doch, dass die Elektromobilität unterdessen Fahrt aufnimmt. Im Jahr 2019 wurden im Kanton Zürich erstmals weniger Diesel- und Benzinfahrzeuge verkauft, und der Anteil der Elektrofahrzeuge bei Neuzulassungen ist im Gegenzug sprunghaft angestiegen. In der Schweiz sind wir im letzten Jahr von 1,8 auf 3,8 Prozent gestiegen. Das sind 150 Prozent mehr – nahezu. Und dieses Jahr geht es trotz Corona noch viel schneller aufwärts.

Ich höre jetzt die rechte Ratsseite seufzen. 4 Prozent sind doch nichts. Also, schauen wir uns die Zahlen einmal etwas genauer an. Wesentlich ist nämlich nicht der aktuelle Anteil, sondern wesentlich ist die Veränderung. Und wenn man das über die letzten Jahre anschaut, waren das etwa 60 Prozent mehr pro Jahr – und zwar schon seit ziemlich langer Zeit. Und wenn Sie von den 3,8 Prozent, von denen wir heute ausgehen, jedes Jahr 60 Prozent dazuzählen, dann sind wir zum Beispiel 2022 bei 16 Prozent – das haben wir vorhin schon gehört – und 2024 bei 40 Prozent der Neuzulassungen. 2024 ist in vier Jahren. 40 Prozent der Neu-

wagen rein elektrisch. Das ist nicht sehr unrealistisch. Wenn Sie beispielsweise nach Norwegen schauen, haben Sie heute schon mehr als 50 Prozent der Neuzulassungen im elektrischen Bereich. Der Grund dafür ist, dass in Norwegen die Preise sehr viel günstiger sind aufgrund einer staatlichen Subventionierung. Das Schöne ist jetzt, dass wir in der Schweiz auch rasch fallende Preise bei den Elektroautos haben. Sie werden in den nächsten Jahren erleben, dass Elektroautos günstiger werden als Verbrenner. Heute sind sie es schon, wenn Sie die Benzin-kosten et cetera mit einberechnen und wenn Sie viel fahren. In wenigen Jahren werden Sie soweit sein, dass ein Elektroauto günstiger ist als ein Verbrenner. Das Ergebnis: Die Leute werden umsteigen, und zwar in Scharen.

Ich finde es sehr erfreulich, in dieser Zeit zu leben, in der wir einen solchen technologischen Umbruch erleben dürfen. Ich bin überzeugt, dass der Verkehr bald deutlich klimafreundlicher sein wird. Man würde angesichts dieser raschen Entwicklung nun meinen, es wäre ein No-Brainer bei einer Sanierung von einem Neubau zumindest eine Erschliessung der Parkplätze mit Leerrohren vorzusehen, doch das ist das einzige, das Sinn macht. Elektroautos werden dort geladen, wo sie regelmässig stehen, nicht an der Tankstelle. Aber die Realität ist leider eine andere. Es werden heute noch laufend neue Gebäude erstellt, Sanierungen durchgeführt auch von Tiefgaragen, bei denen man vergisst, diese einfachen Vorbereitungen für Ladestrom vorzunehmen. Und um diese Vorbereitungen geht es bei diesem Postulat der EVP. Es schafft die Voraussetzungen, um die Ladestruktur rasch auszubauen, wenn sie nötig wird. Ich habe Ihnen gesagt, warum das bald der Fall sein wird. Deshalb hat das Postulat selbstverständlich die volle Unterstützung von uns Grünliberalen.

*David Galeuchet (Grüne, Bülach):* Die Elektromobilität wächst – nun endlich auch in der Schweiz – in schnellen Schritten. Nach den Zahlen von «Auto Schweiz» (*Vereinigung der Automobilimporteure*) konnten die reinen Elektroautos von 2018 auf 2019 um 158 Prozent zulegen. Der Anteil an den Neuwagen stieg von 1,7 auf 4,2 Prozent. Zusammen mit den Plug-In-Hybriden wurde ein Anteil von 5,6 Prozent erreicht. «Auto Schweiz» erhofft sich in diesem Jahr eine weitere Verdoppelung. Auch die Roadmap Elektromobilität 2022 des Bundesamts für Energie und das Bundesamt für Strassen erwarten bis im Jahr 2022 15 Prozent der neu zugelassenen Fahrzeuge Elektrofahrzeuge sein werden. Dies ist auch nötig. Ansonsten ist es nicht wahrscheinlich, dass der CO<sub>2</sub>-Zielwert für neue Personenfahrzeuge von durchschnittliche 95 Gramm

pro Kilometer erreicht werden kann. 2018 lag der Verbrauch noch bei 138 Gramm. Die Automobilbranche wünscht aktuell sogar eine Corona-Sonderregelung.

Damit mehr Leute umsteigen, muss die Ladeinfrastruktur entsprechend errichtet werden. Mit mehr als 2500 öffentlichen Ladepunkten in der Schweiz ist schon eine gute Durchdringung erreicht. Da 95 Prozent aller Ladungen zu Hause oder am Arbeitsplatz erfolgen, muss gerade dort für zukünftige Infrastruktur gesorgt werden, und genau hier setzt die Motion an.

Die Schweiz ist ein Land von Mietenden. Von all unseren Wohnobjekten sind 60 Prozent vermietet. Allen Nutzenden von Elektromobilität soll die Möglichkeit geboten werden, ihr Elektrofahrzeug auch in einer Mietwohnungssiedlung aufladen zu können. Deshalb sollen bei Neubauten und grösseren Umbauten von Tiefgaragen grundsätzlich so geplant werden, dass sie ohne grossen baulichen Mehraufwand zusätzliche Ladestationen installiert werden können.

André Bender sieht das anders. Er sagt, es sei bei jedem kleinen Umbau, Veränderungen nötig. Das verlangt das Postulat nicht. Und weiter interessant ist, dass André Bender immer noch im Atomzeitalter steckt. Das Volk hat den Ausstieg aus der Atomenergie sehr stark unterstützt; es gibt Alternativen zur Atomenergie. Wir sind sehr zuversichtlich, dass wir diesen Weg mit erneuerbaren Energien gehen werden, und so auch die Unabhängigkeit aus dem Ausland, in das wir aktuell bis zu 12 Milliarden Franken pro Jahr investieren, endlich loswerden. Besten Dank.

*Ruth Ackermann (CVP, Zürich):* Elektrofahrzeuge sind im Moment hoch im Kurs, und die Anzahl wird hoffentlich weiter steigen. Vor zirka zehn Jahren wurden plötzlich viel mehr Dieselfahrzeuge gekauft, da diese aufgrund neuer Erkenntnisse viel besser für die Umwelt seien. Und nun sind sie in gewissen Städten bereits verboten. Vielleicht sind Elektrofahrzeuge irgendwann genauso verpönt aus Gründen, die wir heute noch nicht kennen. Vielleicht gehört die Zukunft dem Wasserstoff-Motor. Die Entwicklung ist rasant und kaum voraussehbar. Aus diesem Grund wollen wir keine gesetzliche Grundlage schaffen für Ladestationen speziell für Elektrofahrzeuge, speziell im privaten Bereich. Dieser Entscheid soll den Liegenschaftsbesitzern überlassen werden. Sie werden hoffentlich, um ihre Liegenschaften attraktiv zu machen, vermehrt Ladestationen einbauen – auch ohne Gesetz. Das Verbauen von Materialien, die unter Umständen nie genutzt werden, ist nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch fragwürdig. Wir unterstützen Ladestationen im öffentlichen Bereich, damit ein leistungsfähiges Netz

entsteht. Im öffentlichen Umfeld wird sicher auch eine genügend hohe Benützungsfrequenz erreicht.

Die CVP-Fraktion unterstützt dieses Postulat nicht.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht):* Ich repliziere nur auf die Herren Schlauri und Galeuchet.

Zuerst zu Kollege Schlauri: Er hat es richtig gesagt, er ist Lobbyist. Man darf ja sagen, er hätte gesprochen, wie ein Teppichverkäufer. Teppichverkäufer ist ein ehrenwerter Job. Er hat also dieser Berufsbezeichnung alle, alle Ehre bereitet. Was kostet das Ganze, Herr Schlauri? 100 Franken? Sicher nicht. Glauben Sie wirklich, dass bei einem Umbau ein Rohr 100 Franken kostet? Dann machen Sie doch bitte eine Bauunternehmung auf. Ich würde dann bei Ihnen Kunde werden.

Zu Herrn Galeuchet: Ich gebe meine Interessensbindung auch bekannt. Ich bin Mitglied des Nuklearforums. Was Sie machen von der linken Ratsseite – und da haben Sie in Bern eine Mehrheit, leider – Sie machen ein Verbot für die ganze Atomindustrie in diesem Land. Das ist falsch. Die Aussage von Herrn Schlauri, diese 15 Prozent, die würden wir in den nächsten dreissig Jahren schaffen. Sie wissen genau, dass wir diese nicht schaffen. Was machen Sie dann? Dann machen Sie das, was die Stadt Zürich jetzt gemacht hat. Sie hauen in jedes Haus ein Smartmesser rein, und dann dürfen die Leute dann noch Energie beziehen, wenn es denen da oben passt. Also ein weiterer Schritt dorthin, dass wir immer mehr geknechtet werden. Überlassen Sie das doch dem Markt. Es braucht dieses Postulat nicht. Überlassen Sie das dem Markt. Dann wird das geschehen, was geschehen soll. Wissen wir jetzt schon, ob es die Brennstoffzelle, das Wasserstoffauto, das Elektroauto gibt und was sich durchsetzen wird? Momentan sieht es nach Elektroauto aus, aber die ganze Sache der Entsorgung, die können Sie mir nicht erklären, Herr Schlauri. Und Ihre Kollegen können mir diese auch nicht erklären. Und solange das nicht gelöst ist und solange nicht gelöst ist, wo diese Metalle herkommen, und dass diese aus einer Produktion kommen, die auch anständig ist, gerade für Sie, die immer auf Anstand pochen, muss ich Ihnen sagen, fahre ich persönlich auch kein Elektroauto. Ich meine, was wichtig wäre jetzt, wäre endlich zu forschen, dass wir in der Kernenergie an den Punkt kommen, an den wir kommen müssen, und nicht ein Forschungsverbot, das Ihre Leute auch verlangen.

*René Isler (SVP, Winterthur):* Man staunt schon Bauklötze. Im Wissen darum, dass im Dreiländereck Bolivien, Chile und Argentinien zurzeit



70 Prozent der weltweiten Lithiumvorkommen lagern, ist es erstaunlich, warum Sie das eigentlich fördern wollen. Der Rohstoff, genannt auch das weisse Gold, wird gebraucht, um Elektroautobatterien herzustellen. In Zeiten der Energiewende wächst der Bedarf nach Lithium selbstverständlich rasant. Doch dessen Abbau zerstört Lebensgrundlagen von zurzeit 1,2 Millionen Menschen in diesem Dreiländereck. Das scheint gar niemanden zu stören. Die Nachfrage ist dermassen gross, dass in diesem Jahr abermals eine Fläche von der Grösse des Bodensees zur Gewinnung von Lithium zerstört wird. Im Wissen darum, dass zur Gewinnung 1 Tonne Lithium 2 Millionen Liter Wasser verbraucht werden müssen, ist es unverständlich, dass in dieser ohnehin trockenen Gegend so viel Wasser verschleudert wird, weswegen heute schon, Stand 21. Januar 2020, Hunderttausende von Familien ihre Heimat verlassen müssen, weil alle ihre ohnehin sehr spärlichen Felder vollständig ausgetrocknet sind. Am chilenischen Atacama-Salzsee, wo seit 1994 Lithium abgebaut wird, sind die Folgen dieses Raubbaus in erschreckendem Masse erkennbar. Der Grundwasserspiegel in dieser Region ist dermassen stark gesunken, dass die gesamte Vegetation ausgetrocknet ist und die Böden dermassen versalzen sind, dass das sämtliche Leben in diesem riesigen Gebiet ausgestorben ist. Dass das gewonnene Lithium von Südamerika auf dem Seeweg schliesslich nach China und Europa transportiert wird, kümmert offensichtlich niemanden, auch die Lobby der Elektromobilität nicht.

Die Elektromobilität beruht aber nicht nur auf dem umweltzerstörenden Lithium, nein, Bestandteil einer jeder heute verwendeten Batterie ist Kobalt, dessen Gewinnung im Kongo unter nicht vorstellbaren katastrophalen menschlichen Bedingungen unter Tage gewonnen werden muss. Wussten Sie, dass kaum ein Kongolese, der in einer Kobalt-Mine arbeitet, das dreissigste Altersjahr erreicht. Aber Hauptsache ist, wir verabschieden uns von den Verbrennungsmotoren und halten die Elektromobilität, sofern sie nach wie vor mit Lithium-Batterie betrieben werden, hoch. Ich könnte auch ganz zynisch sagen: Was interessiert uns schon der Kongo? Ich fahre elektrisch, also bin ich ein guter Mensch. Ich tue etwas für die Umwelt. Was in Südamerika und was vor allem im Kongo abgeht, hat uns nicht zu interessieren. Das hat uns auch schon Alt-Bundesrätin Doris Leuthard so übermittelt. Schöne ich wirklich die Umwelt? Was in Südamerika und Afrika abgeht, interessiert offensichtlich niemanden. Auch unsere links-grünen Medien blenden diese gesamten unmenschlichen und umweltschädigenden Bedingungen der heutigen Elektromobilität vollständig aus. Eigentlich ein Armutszeug-

nis für alle jene, die nach wie vor das Gefühl haben, die heutige Elektromobilität sei das absolut Einzigartige, was wir hier machen können. Schauen Sie sich vielleicht auch einmal den Beitrag der Sendung Frontal 21 im Zweiten Deutschen Fernsehen an; es ist nicht unbedingt ein rechtsextremes Medium. Lassen Sie sich einfach einmal diese andert-halb Stunden über sich ergehen. Ich bin sicher, Sie werden danach anders reden über die Elektromobilität 2020, als Sie es heute tun.

*Simon Schlauri (GLP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Ich muss leider replizieren, weil hier offenbar wieder einmal eine Märchenstunde von seitens der SVP veranstaltet wird.

Zuerst zum Thema Lobbyismus: Ich bin bei Swiss eMobility dabei, weil ich selber ein Elektroauto fahre und dort als Nutzervertreter meine Bedürfnisse einbringen möchte. Ich bin also nicht für die Industrie dort, sondern weil ich selber gerne Elektroauto fahre.

Dann zum Thema Kosten: Wir haben gehört, dass diese 100 Franken nicht möglich seien. Kurz: Es gibt Flachkabel, die kann man einbauen. Sie können inklusive einer Grundplatte zur Installation eine Elektroladestation für 200 Franken fix fertig montieren. Das ist völlig problemlos.

Dann kam der Vorwurf, dass man diese 15 Prozent an Zusatzenergie nicht erreichen würde. Das ist mir nicht ganz klar. Wir haben heute, wenn ich richtig informiert bin, Schwankungen in der Grössenordnung von 4 Prozent jedes Jahr im Stromverbrauch in der Schweiz. Warum wir nicht in 30 Jahren jedes Jahr ein ½ Prozent oder in 20 Jahren vielleicht sogar jedes Jahr ein ½ Prozent oder ¾ Prozent mehr Strom mit Alternativenergie produzieren können, ist mir wirklich schleierhaft.

Kurz noch zum Thema Wasserstoff: Die deutschen Autohersteller, deren Autos sicher auch gerne von den Herren der SVP gefahren werden, haben beim Wasserstoff aufgegeben; sie produzieren nur noch Elektrofahrzeuge. Die Entsorgung ist auch kein Problem – entgegen den Behauptungen. Es gibt heute Verfahren, bei denen sie 95 Prozent der Rohstoffe aus einer Batterie in einer Form wiedergewinnen können, die sie gleich wieder für die Produktion der nächsten Batterie verwenden können, ein Verfahren von deutschen Unternehmen. Das ist absolut kein Problem mehr. Das Problem heute ist vielmehr, dass wir die Batterien noch nicht zur Verfügung haben; die leben nämlich noch etwa 15 oder 20 Jahre, erst dann muss man sie recyclieren.

Dann zu der Märchenstunde von Herrn Isler, Stichwort Lithium: Wie viel Erdöl verbraucht Ihr Auto während seines Lebens? 20'000 Kilo. Eine grosse Batterie eines Elektroautos verbraucht etwa 8 Kilo Lithium.

Diese 8 Kilo, die können Sie am Ende des Lebens – wir haben es jetzt gerade gehört – recyceln. Dann haben Sie es wieder, dann können Sie von vorne beginnen. Dann haben wir gehört, dass es viel Kobalt in diesen Batterien hat. Die nächste Generation von Batterien wird kein Kobalt mehr enthalten. Das ist bereits angekündigt. Weltweit werden etwa 10 Prozent des Kobalts im Kongo unter fragwürdigen Bedingungen gefördert. Man weiss davon. Die deutsche Industrie macht Anstrengungen, um mit Zertifizierungen zu verhindern, dass das Lithium aus den falschen Quellen kommt. Das ist möglich. Und das mit dem Wasser ist auch so etwas. Zur Produktion einer Batterie für ein Elektroauto braucht man etwa so viel Wasser wie zur Produktion von etwa 10 oder 12 Avocados. Also, behalten Sie hier die Verhältnismässigkeit im Auge. Danke für die Aufmerksamkeit.

*Hans Finsler (SVP, Affoltern am Albis):* Wie ich vernommen habe, ist mein Vorredner Simon Schlauri nicht nur Fahrer eines Elektromobils, sondern auch Vorstandsmitglied von Swiss eMobility. Nun aber zu dem, was ich Ihnen eigentlich verkünden will: Im Gegensatz zu meinem Fraktionskollegen Hans-Peter Amrein würde auch ich gerne ein e-Auto fahren und werde dies, wenn sich die Gelegenheit dazu ergibt, auch tun. Es ist lautlos und emissionsfrei, wie wir alle wissen.

Flächendeckend jedoch ist der Energiebedarf für einen nennenswert grossen Anteil an Elektroautomobilen in unserem Fahrzeugbestand ohne neue AKW meines Erachtens schlicht nicht zu decken. Das ist eine Primarschülerrechnung. Wer sich weigert, dies anzuerkennen, der offenbart, dass er damals zu lange aus dem Fenster hinausgeschaut hat. Aus diesem Grund wird der Betrieb eines individuellen Elektroautos auf längere Sicht ein Anlass für privilegierte Leute wie Sie und mich bleiben und nicht für die grosse Masse, einfach, weil die Energie erstens nicht zur Verfügung steht und zweitens, selbst, wenn wir sie hätten, könnten unserer Verteilnetze sie bei Weitem nicht transportieren und ausliefern. Kommt hinzu, dass auch das Elektroauto einen Auspuff hat, obwohl es scheinbar emissionsfrei und lautlos fährt. Dieser Auspuff befindet sich aber nicht hinten am Auto, sondern 100 oder 200 Kilometer weit weg an einem Kraftwerk. Hören Sie also auf, Ihre Träume Ihren Wählern als Realität zu verkaufen und hören Sie auf, das Elektroauto als die Lösung der Verkehrsprobleme für die Zukunft zu propagieren. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

*Jonas Erni (SP, Wädenswil):* Herr Isler, ich freue mich sehr, dass die SVP sich dazu entschieden hat, nun auch die Konzernverantwortungsinitiative zu unterstützen, denn, wie wir gehört haben, ist es Ihnen eine Herzensangelegenheit, dass die sozialen und ökologischen Vorgaben vor allem in den Entwicklungsländern Südamerika und Afrika eingehalten werden. Sie wissen genau, dass die Erdöl-Multis – Herr Amrein kann das bestätigen, er war ja in dieser Branche tätig – mindestens so schlimm sind wie die übrigen von Ihnen genannten. Herr Hoesch hat es gesagt: Uns liegt nicht die Elektromobilität als erstes am Herzen. Wir möchten einen soliden Langsamverkehr, Fuss- und Fahrradrouten sowie einen starken ÖV. Wenn Sie uns bei der Konzernverantwortungsinitiative sowie bei einer Reduktion des MIV (*motorisierter Individualverkehr*) unterstützen wollen, dann freuen wir uns. Besten Dank.

*David Galeuchet (Grüne, Bülach) spricht zum zweiten Mal:* Sehr geehrter Herr Finsler, dass das Elektroauto nicht die Lösung für alles ist, da gebe ich Ihnen vollkommen Recht, aber es ist der einzige und richtige Zwischenschritt, den wir aktuell machen können. Wir wollen den Langsamverkehr fördern, Fussverkehr, Radverkehr. Hier liegt ein grosses Potenzial. Weiter gibt es auch den Zweiradverkehr, der viel weniger Fläche in Anspruch nimmt als die Elektromobilität. Diese ist aktuell die Lösung, die vorliegt, die marktfähig ist, einen Zuwachs hat und auch nach Studien der EMPA (*Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt*) viel effizienter ist als alle anderen Technologien, einschliesslich Wasserstoff.

Herr Isler, ich frage mich, ob Ihnen bewusst ist, wieso wir global so viele Konflikte haben. Wieso haben wir eine Flüchtlingskrise in Syrien? Wegen des Öls? Ist es möglich, dass Öl die Quelle vieler globaler Konflikte ist, weil sich die grossen Mächte um diese Ressource balgen, die gebraucht wird? Besten Dank.

*Regierungsrat Martin Neukom:* Vielen Dank für diese ausserordentlich engagierte Debatte. Es scheint mir fast, wir haben Konsens, nämlich, dass es eigentlich am besten ist, wenn Sie das Fahrrad verwenden. Das ist schon einmal sehr gut.

Ein paar allgemeine Überlegungen: Wir sehen in den Städten den Trend «weg vom Automobil». In der Stadt Zürich hat bereits jeder zweite Haushalt kein Auto mehr. Ich denke aber, wenn man realistisch ist, muss man sehen, dass es auf dem Land weiterhin motorisierten Individualverkehr gibt. Dass dieser emissionsfrei sein soll, ist hoffentlich ebenfalls Konsens. Die Frage ist noch offen, welche Technologie sich

durchsetzen wird; vielleicht Wasserstoff, vielleicht Batterien, vielleicht auch eine Kombination aus beidem. Auf jeden Fall ist es aus Sicht der Regierung sinnvoll, jetzt schon an die Infrastruktur zu denken. Herr Amrein, Sie schütteln den Kopf, aber Herr Amrein, der Markt richtet das mit der Infrastruktur nicht. Wenn wir eine bestimmte Mobilitätsform wollen, dann braucht es die dazu notwendige Infrastruktur. Das heisst, wenn sich eine Elektromobilität entwickeln soll – ob das nun erwünscht ist oder nicht –, wenn es die Möglichkeit einer Entwicklung geben soll, dann ist diese erst dann gegeben, wenn auch die entsprechende Infrastruktur vorhanden ist. Simon Schlauri hat hier treffenderweise gesagt, dass es natürlich günstiger ist, wenn man die entsprechenden Leitungen bereits beim Bau legt. André Bender hat ebenfalls korrekterweise darauf hingewiesen, dass es hier natürlich einige Probleme geben könnte, je nachdem, welche Regelung man trifft. Natürlich kann die Lösung nicht darin bestehen, dass man zusätzliche Leerrohre verlegen muss, wenn man sein Dach saniert. Das war der Grund, weshalb der Regierungsrat den Vorstoss nicht als Motion entgegennehmen wollte. Es ist zu früh zu sagen, welcher Regelungsbedarf besteht. Doch müssen wir hier etwas machen. Wir sind sehr gerne bereit zu prüfen, wie es dann aussehen müsste. Deshalb nehmen wir diesen Vorstoss gerne als Postulat entgegen. Wir wollen vertieft prüfen, welche Probleme auftauchen könnten, und dann entscheiden, ob es sinnvoll ist, hier Regelungen zu treffen. In diesem Sinne ist der Regierungsrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Besten Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 107 : 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 297/2017 zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

*Ratspräsident Roman Schmid:* Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innerhalb von zwei Jahren.

Das Geschäft ist erledigt.

## **7. Verschiedenes**

## ***Rücktrittserklärungen***

### ***Rücktritt aus der Aufsichtskommission Bildung und Gesundheit von Esther Guyer, Zürich***

*Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Rücktrittsgesuch: «Hiermit er-  
suche ich um meinen Rücktritt aus der Aufsichtskommission Bildung  
und Gesundheit (ABG). Termin ist der Zeitpunkt der Wahl meiner  
Nachfolgerin. Mit freundlichen Grüßen, Esther Guyer»*

### ***Rücktritt aus der Aufsichtskommission Bildung und Gesundheit von Claudia Hollenstein, Uerikon***

*Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Rücktrittsgesuch: «Hiermit er-  
kläre ich den Rücktritt als Mitglied der Aufsichtskommission Bildung  
und Gesundheit (ABG) per Datum der Regelung meiner Nachfolge.  
Freundliche Grüsse, Claudia Hollenstein.»*

## ***Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse***

### **– Internationale Anbindung des Wirtschaftsraumes Zürich durch direkte Zugverbindungen**

*Motion Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Felix Hoesch (SP, Zürich), Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon)*

### **– Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger beim Kanton vorübergehend weiter beschäftigen**

*Dringliches Postulat Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster), Hanspeter Göldi (SP, Meilen), Hanspeter Hugentobler (EVP, Päfikon), Judith Stofer (AL, Zürich)*

### **– Geschlechterunterschiede in der Medizin**

*Postulat Nicola Yuste (SP, Zürich), Katrin Cometta-Müller (GLP, Winterthur)*

### **– Chancengleichheit auch beim Mensa-Besuch**

*Postulat Michèle Dünki-Bättig (SP, Glattfelden), Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Carmen Marty Fässler (SP, Adliswil)*

### **– Erweiterung Zweckbindung Parkplatz-Ersatzabgabe**

*Parlamentarische Initiative Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis), Jonas Erni (SP, Wädenswil)*

### **– Halbklassenunterricht im Kindergarten**

*Parlamentarische Initiative Christoph Ziegler (GLP, Elgg), Judith Stofer (AL, Zürich), Carmen Marty Fässler (SP, Adliswil)*

### **– Standesinitiative zur Sicherung der Versorgung mit Medikamenten und Wirkstoffen**

Parlamentarische Initiative *Jeanette Büsser (Grüne, Zürich)*, *Nora Bussmann (Grüne, Zürich)*

– **Standesinitiative zur zeitlich befristeten Flexibilisierung der Ladenöffnungszeiten**

Parlamentarische Initiative *André Müller (FDP, Uitikon)*, *Jürg Sulser (SVP, Otelfingen)*

– **Einsatz von Video- und Meetings-Tools in Volksschulen**

Dringliche Anfrage *Urs Dietschi (Grüne, Lindau)*, *Carmen Marty Fässler (SP, Adliswil)*, *Christoph Ziegler (GLP, Elgg)*

– **Unterstützung der Alters- und Pflegeheime und/oder der Gemeinden bei der Bewältigung der finanziellen Folgen von COVID-19**

Dringliche Anfrage *Brigitte Rösli (SP, Illnau-Effretikon)*, *Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten)*, *Ronald Alder (GLP, Ottenbach)*, *Karin Fehr (Grüne, Uster)*, *Lorenz Schmid (CVP, Männedorf)*, *Kaspar Büttikofer (AL, Zürich)*

– **Flexibilität der Wirtschaft**

Anfrage *André Müller (FDP, Uitikon)*, *Jürg Sulser (SVP, Otelfingen)*

– **Nachweis von Chlorothalonil-Metaboliten im Trinkwasser**

Anfrage *Wilma Willi (Grüne, Stadel)*, *Edith Häusler (Grüne, Kilchberg)*

– **Schadstoffe im Körper**

Anfrage *Hans Egli (EDU, Steinmaur)*, *Martin Huber (FDP, Aesch)*, *Konrad Langhart (parteilos, Stammheim)*

– **«Sorry, China kann nicht liefern ...» Wer übernimmt die Verantwortung in der Versorgung mit alltäglichen Arzneimitteln?**

Anfrage *Jeannette Büsser (Grüne, Zürich)*

– **Kein Chlorothalonil in Pet-Wasserflaschen?**

Anfrage *Sandra Bossert (SVP, Wädenswil)*

– **Landwirtschaftliche Bodenaufwertungen – erschwertes Bewilligungsverfahren statt Vereinfachung?**

Anfrage *Ulrich Pfister (SVP, Elgg)*, *Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg)*

– **Krankenkassen-Betreibungen I: Zahl der Betreibungsanzeigen**

Anfrage *Sibylle Marti (SP, Zürich)*, *Esther Straub (SP, Zürich)*, *Thomas Marthaler (SP, Zürich)*

– **Krankenkassen-Betreibungen II: Refinanzierung von Verlustscheinen**

Anfrage *Sibylle Marti (SP, Zürich)*, *Esther Straub (SP, Zürich)*, *Thomas Marthaler (SP, Zürich)*

– **Lohnentwicklung beim Kanton – Schreiben des GAZ**

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

- **Entwicklung Arbeitskapazitäten in der kantonalen Verwaltung während der Corona-Pandemie**

Anfrage *Stefan Schmid* (SVP, Niederglatt), *André Müller* (FDP, Uitikon), *Cyrill von Planta* (GLP, Zürich)

- **Änderungen des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Berufsausbildung (EG BBG) – Stand der Dinge?**

Anfrage *Karin Fehr Thoma* (Grüne, Uster), *Wilma Willi* (Grüne, Stadel)

Schluss der Sitzung: 17:30 Uhr

Zürich, den 25. Mai 2020

Die Protokollführerin:  
Daniela-Graziella Jauch

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am  
XXXXXXX 20XX.