



27. Sitzung, Montag, 18. November 2019, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Dieter Kläy (FDP, Winterthur)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen.....	2
Antworten auf Anfragen	
Ratsprotokoll zur Einsichtnahme	
2. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2020-2022	3
Antrag des Regierungsrates vom 25. September 2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau	
Vorlage 5576	
3. Strassengesetz § 14 Abs. 2, Zonen mit reduziertem Tempo ..	31
Antrag der Redaktionskommission vom 16. September 2019	
KR-Nr. 105b/2012	
4. Strassengesetz § 30.....	32
Antrag der Redaktionskommission vom 16. September 2019	
KR-Nr. 321b/2013	
5. Bundesrechtswidrige Bestimmung im Strassengesetz	33
Antrag der Redaktionskommission vom 16. September 2019	
KR-Nr. 11b/2014	
6. Anpassung der kantonalen Signalisationsverordnung	40
Antrag des Regierungsrates vom 8. Februar 2017 zum Postulat KR-Nr. 22/2016 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 30. Oktober 2018	
Vorlage 5332a	
7. Verschiedenes	54
Geburtstagsgratulation	

- 33. Kantonsrats-Jassmeisterschaft
- Fraktionserklärung der SVP zu einer Strafanzeige
- Fraktionserklärung der SP und der Grünen zum Wahlinserrat von fünf Regierungsmitgliedern
- Rücktrittserklärungen
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

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

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Dieter Kläy: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sieben Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 231/2019, Arbeitszeitsaldi beim kantonalen Personal
Sibylle Marti (SP, Zürich)
- KR-Nr. 252/2019, Verschwinden unsere Billettautomaten? Wegrationierung der Billettautomaten?
Erika Zahler (SVP, Boppelsen)
- KR-Nr. 254/2019, Planvorlage Forchbahn: Sanierung der Bahnübergänge Trichtenhauserstrasse und Binzstrasse im Zollikerberg mit Halbschranken
Esther Meier (SP, Zollikon)
- KR-Nr. 255/2019, Unsinnige Änderung des Quellensteuer-Meldehythmus
Hans Egli (EDU, Steinmaur)
- KR-Nr. 271/2019, Sicherheit und Betrieb der Einheitswagen IV im S-Bahneinsatz und bei Entlastungszügen (Fernverkehr) im ZVV-Gebiet
Lorenz Habicher (SVP, Zürich)

- KR-Nr. 275/2019, Förderung und Integration von Menschen mit Autismus-Spektrum im Kanton Zürich
Monika Wicki (SP, Zürich)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 25. Sitzung vom 4. November 2019, 8.15 Uhr

2. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2020-2022

Antrag des Regierungsrates vom 25. September 2019 und gleichlau-

der Antrag der Kommission für Planung und Bau

Vorlage 5576

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

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

Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat das Geschäft an zwei Sitzungen behandelt, Fragen gestellt und weitere Informationen eingefordert. Die Verwaltung ist ihrer Informationspflicht trotz des knappen Zeitbudgets dennoch nachgekommen und hat die zahlreichen eingegangenen Fragen eingehend und ausführlich beantwortet. Hierfür gebührt ihr unser Dank. Dennoch war die uns zur Verfügung gestellte Zeit für eine seriöse Behandlung dieses Geschäftes äusserst knapp be-

messen, da uns der Bericht erst am Vorabend der ersten Sitzung zugestellt wurde. Auch blieb uns während den zwei Sitzungen wenig Zeit für vertiefte Rückfragen. Wir haben die Volkswirtschaftsdirektion daher gebeten, uns den Bericht künftig nach Möglichkeit jeweils bereits vor den Herbstferien zukommen zu lassen.

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

In seinen Legislaturzielen 2019 bis 2023 hat sich der Regierungsrat das Ziel gesetzt, die steigende Nachfrage nach Mobilität zu bewältigen, um mit dem Bevölkerungswachstum Schritt halten zu können. Konkret sollen Schiene und Strasseninfrastrukturen weiter ausgebaut werden, aber es sollen auch Alternativen dank neuen Technologien gefördert werden. Wie diese konkret aussehen, liegt noch etwas im Nebel.

Als erste Massnahme will die Volkswirtschaftsdirektion die Plattform «Dialog Mobilität der Zukunft» ins Leben rufen. Diese soll in erster Linie als fachliche Austauschplattform dienen, in der im Dialog mit Forschung, Wirtschaft und noch zu definierenden Stakeholdern die Grenzen der Mobilität ausgelotet und Schlussfolgerungen für künftige Massnahmen und Investitionen gefunden werden sollen.

Doch nun zurück zum eigentlichen Bauprogramm der Staatsstrassen: Nur mit einem umfassenden Ansatz, der alle Mobilitätsformen berücksichtigt, kann das im kantonalen Richtplan enthaltene Ziel, Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen, erreicht werden. Für den Zeitraum 2020 bis 2022 rechnet der Regierungsrat mit jährlichen Nettoinvestitionen zwischen 94 und 119 Millionen Franken, was in etwa den Ausgaben der letzten Jahre entspricht. Der Kanton investiert nicht nur in den Werterhalt und die Leistungsfähigkeit seiner Verkehrsinfrastruktur, er investiert auch direkt einen Beitrag für einen prosperierenden Kanton Zürich. Finanziert werden die Massnahmen über den Strassenfonds, der wiederum hauptsächlich von den Automobilistinnen und Automobilisten gespiesen wird. Wichtig ist hier der Hinweis, dass über

den Fonds nicht nur Strassen für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) finanziert werden, sondern auch Fuss-, Velo- und teilweise auch ÖV-Infrastrukturen, wie zum Beispiel zusätzliche Busspuren.

Der Strassenfonds ist mit rund 1,4 Milliarden Franken zurzeit gut gefüllt, dies weckt verständlicherweise zahlreiche Begehrlichkeiten. Dennoch muss explizit darauf hingewiesen werden, dass kantonale Strasseninfrastrukturen im Wert von 1,9 Milliarden Franken noch nicht abgeschrieben wurden, und den Strassenfonds künftig noch belasten werden. Netto ist der Strassenfonds somit mit rund 5 Millionen Franken verschuldet. Es wurde uns mitgeteilt, dass sich die jährlichen Investitionen im gewohnten Umfang aufrechterhalten liessen, sofern die Einnahmen nicht gekürzt werden und keine zusätzlichen Aufgaben aus dem Strassenfonds finanziert werden müssen.

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

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

Umfahrung Eglisau: Nach den positiven Erfahrungen mit der Umfahrung Grüningen mit dem Projekt von Calatrava (*Santiago Calatrava, spanisch-schweizerischer Architekt*) wurde auch für die Umfahrung Eglisau ein Wettbewerbsverfahren lanciert. Das Ergebnis wird voraussichtlich Ende dieses Jahres vorliegen. Im Moment verfolgt die Volkswirtschaftsdirektion zwei Varianten. Wie Sie wissen, liegt das Projekt in einem Gebiet mit verschiedenen Schutzinteressen. Unter anderem stehen die beiden Brücken unter Schutz, was das Vorhaben bekanntlich weiter verzögern wird.

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

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

Wetzikon, Westtangente: Der Abschnitt zwischen der Zürcher- und der Usterstrasse wird nach dem positiven Entscheid des Bundesgerichts umgebaut und sollte 2022 in Betrieb sein. Für den Abschnitt Motoren-

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

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

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

Abschliessend ist zu erwähnen, dass die Lärmsanierung eine vom Gesetz verlangte Daueraufgabe ist. Der Bund hat zur Verringerung der Lärmbelastung die folgenden Stossrichtungen vorgegeben: die Bekämpfung des Lärms an der Quelle, Förderung von Ruhe- und Erholungsräumen in der Siedlungsentwicklung, Monitoring der Lärmbelastung und gezielte Informationen der Bevölkerung. Trotz erheblicher Anstrengungen sind ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur weiterhin 200'000 Personen von Lärmimmissionen über den zulässigen Grenzwerten betroffen. Die Senkung der Lärmelastung hat höchste

Priorität und soll sich zunehmend auf drei Massnahmen konzentrieren: Temporeduktion, lärmarme Beläge und lärmarme Reifen. Zu den lärmarmen Reifen muss ich jedoch erwähnen, dass dem Kanton ausser einer Informationskampagne nicht viel Handlungsspielraum zur Verfügung steht, weil dies auf Bundesebene geregelt wird.

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

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

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

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

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

Brunner in einem Projekt gefordert, lärmärmere Beläge einzubauen. Sie sehen, die Herausforderungen im Mobilitäts-Investitionsprogramm verlagern sich weg von der Lärmbekämpfung zum – nach wie vor – Ausbau der Infrastruktur.

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

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

eingangs gesagt – der Motor unserer Wirtschaft. Und diesen Motor wollen wir nicht abwürgen. Danke vielmals.

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

Erstens: Der im Bericht erwähnte verbesserte Verkehrsfluss, den der Regierungsrat mit überdimensionierten Strassenbauprojekten, wie dem Rosengartentunnel, erreichen möchte, zeugt von einem überholten Verständnis für das komplexe Gesamtverkehrssystem. Denn die erwähnten stark belasteten oder überlasteten Stellen sind in erster Linie darauf zurückzuführen, dass in der Raumplanung zu lange zu viele Fehler gemacht wurden und in unserem Kanton der Velo- und Fussverkehr viel zu lange stiefmütterlich behandelt wurde. Es ist ein offenes Geheimnis: Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr.

Zweitens: Die Lärmsanierung der Kantonsstrassen muss auch in Zukunft verstärkt vorangetrieben werden, unabhängig der Bundesvorgaben und auch mittels Massnahmen an der Quelle, sprich mittels Temporeduktionen und lärmarmen Strassenbelägen. Denn trotz den erfolgten Erstsanierungen sind ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur – wir haben es bereits vom Präsidenten gehört – weiterhin circa 200'000 Personen von Lärmimmissionen über den zulässigen Grenzwerten betroffen. Wir fordern deshalb Massnahmen an der Quelle, welche in erster Linie durch Geschwindigkeitsreduktionen erfolgen sollen, da diese auch einen positiven Einfluss auf die CO₂-Emissionen bewirken.

Drittens: Die ewige Verzögerungstaktik bei den Seeuferwegen wird leider kontinuierlich weitergeführt. Dass nun bereits mehrere Jahre mit dem vorgeschobenen Vorwand der ungeklärten Enteignungssituation die eigentlich fälligen Investitionen verweigert wurden und die aktuelle Verzögerungsstrategie darin besteht, überteuerte Wegvarianten zu planen, weil damit sichergestellt werden kann, dass bestimmt nur wenige Gemeinden den nötigen 20-Prozent-Beitrag bewilligen werden, ist für eine zügige Umsetzung der Uferweg-Projekte hinderlich. Wir fordern eine Beendigung dieser Verzögerungstaktik und eine sofortige und vernünftige Umsetzung der Uferwege gemäss damaligem Gegenvorschlag. Sonst bleibt uns nichts anderes übrig, als eine weitere Initiative zum Thema zu lancieren.

Viertens: Den Gegnern eines starken ÖV-, Velo- und Fussverkehrsnetzes muss bei dieser Gelegenheit wieder einmal vor Augen geführt werden, dass gerade die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs

massgeblich zur Stauminderung beitragen, da auf dem beschränkten Strassenraum wesentlich mehr Personen transportiert werden können, als wenn ebendiese Personen mit ihren eigenen Fahrzeugen den gleichen Strassenraum benützen würden. Daher sollten Sie sich über all jene freuen, die auf den Bus, das Tram, die S-Bahn, das Fahrrad oder ein anderes raumsparendes Transportmittel umsteigen.

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

Abschliessend möchte ich noch auf die Verkehrssicherheit der zu Fuss Gehenden in unserem Kanton hinweisen, da diese vielerorts immer noch stark Verbesserungswürdig ist. Denn auch im vergangenen Jahr wurden auf Kantonsstrassen diverse Fussgängerstreifen ohne Not entfernt, mit der Begründung, sie entsprächen nicht mehr der aktuellen Norm. Direktbetroffene sind hier gerade die schwächsten Verkehrsteilnehmer, also ältere Menschen und Kinder. Auch hier fordern wir deshalb stärkeres Engagement der involvierten Stellen und einen sofortigen Verzicht auf die weitere Entfernung von Fussgängerstreifen.

Die SP nimmt den Bericht über das Bauprogramm der Staatsstrassen trotz der erwähnten Schwachstellen zur Kenntnis und fordert die Regierung auf, neue und zukunftsfähige Verkehrslösungen ohne Scheuklappen anzugehen und umzusetzen.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Eine moderne und gut funktionierende Infrastruktur ist für den Wirtschaftsstandort Zürich von grosser Bedeutung. Heute haben wir die Situation, dass in vielen Regionen des Kantons die Infrastruktur der Nachfrage nicht genügt. In Kürze steht die Eröffnung des neugestalteten Abschnitts der Hochleistungsstrasse von Affoltern bis zum Brüttisellerkreuz mit durchgehend sechs Spuren an. Ob die Kapazität den Anforderungen gerecht wird, wird sich noch

zeigen müssen. Dies kann wohl erst beurteilt werden, wenn die Einhausung Schwamendingen und die dritte Gubriströhre fertiggestellt sind. Für die Verkehrssituation in der Stadt Zürich ist es insbesondere sehr wichtig, dass der Nordring eine flüssige Verkehrsaufnahme ermöglicht, damit der Rückstau in die Stadt nicht stattfindet. Dies ist heute nicht gewährleistet.

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

Dass im Bauprogramm in Zukunft wieder höhere Beträge für die Staatsstrassen vorgesehen sind, ist zu begrüssen. Hoffentlich können die geplanten Vorhaben auch zeitgerecht umgesetzt werden. Allerdings sind die geplanten Vorhaben grösstenteils Sanierungen und Steuerungsmassnahmen, Kapazitätserweiterungen sind stark in der Unterzahl. Etliche Gemeinden haben das Bedürfnis nach einer Entlastung ihrer Zentren durch Umfahrungsstrassen. Auf der anderen Seite gibt es rund um die Entwicklungszentren, in denen in Zukunft das Wachstum des Kantons stattfinden soll, weiteren Durchgangsverkehr. Dies stellt eine grosse Herausforderung dar. Den Gemeinden wäre auf jeden Fall mehr geholfen, wenn sie ihre Bevölkerung vom Verkehr entlasten könnten, als wenn sie Geld aus dem Strassenfonds für den Unterhalt der Gemeindestrassen bekommen, wie von der PI Brunner (*KR-Nr. 321/2013*) vorgesehen. Leider wird die neue Mehrheit im Kantonsrat aber gleich (*beim übernächsten Traktandum*) genau dies beschliessen und dem Strassenfonds damit wichtige Mittel entziehen. Diese fehlen dann für die Aufgaben, die wirklich wichtig wären. Aber genau dies ist ja auch das Hauptziel jener PI. Damit wird die Bevölkerung an vielen Orten weiterhin auf eine Beruhigung der Dorfkerne warten müssen. Ein kleiner Lichtblick dürfte dort wenigstens sein, dass in Zukunft vermehrt auf

geräuschreduzierende Beläge gesetzt wird und so auf der Lärmseite eine gewisse Entlastung erfolgt.

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

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

Wir unterstützen das Vorhaben der Regierung, den Verkehr möglichst wieder zu verflüssigen, und nehmen vom vorliegenden Bericht Kenntnis.

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

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

kommt aus dem Strassenbauprogramm zur Erreichung der Ziele aus dem Richtplan, die da wären beispielsweise das 80/20-Ziel (*80 Prozent des Wachstums soll im bereits urbanen Gebiet stattfinden*), welches aus der Abstimmung von Verkehr und Siedlung kommt, aber eben auch die Verschiebung des Modalsplits, die angestrebt werden soll, wie auch die Frage, die sich stellt: Wie sieht es finanziell aus, wie sieht es mit den Kosten des Verkehrs aus? Wir haben heute von Hans Egli bereits wieder einmal das Märchen gehört, dass der Strassenverkehr die Milchkuh der Nation sei. Nicht erwähnt hat er die 10 Milliarden Franken der ungedeckten externen Kosten, für die der Verkehr keineswegs aufkommt, sondern die er einfach der Allgemeinheit aufhalst. Aber was er erwähnt hat, ist, dass der Strassenfonds verschuldet ist. Und was er auch noch erwähnt hat, ist, dass er dagegen ist, dass der Strassenverkehr zukünftig einen Beitrag an die Bezahlung der Kosten leistet, die auf den Gemeindestrassen entstehen. Wie kann man da also zum Schluss kommen, dass es eine Milchkuh ist, wenn man sich alles von der Allgemeinheit subventionieren lässt? Hier könnte beispielsweise das Strassenbauprogramm zukünftig auch klar Auskunft geben, wie das aussehen soll. Und wenn wir das alles anschauen, müssen wir eben auch sagen: Eigentlich ist diese nachfrageorientierte Verkehrspolitik, die Christian Müller vorhin gefordert hat, verfehlt. Damit werden diese Ziele nicht erreicht. Und wenn wir Innovation fordern, dann braucht es manchmal ein bisschen Knappheit. Innovation kann ja auch in Zukunft nicht einfach sein, dass wir unsere Landschaften zubetonieren und diesen ineffizienten, nicht kostendeckenden, teuren Verkehr weiter fördern. Wir brauchen hier mehr Mut, mehr Intelligenz statt mehr Beton und mehr Asphalt.

Und auch das, was Christian Müller noch zur Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs gesagt hat, auch das ist ein Ziel des Regierungsrates: Hier würde ich mir wünschen, dass diese Betriebs- und Gestaltungskonzepte ganz klar siedlungsverträglich ausgeführt werden und dass sie vor allem realisiert werden, anstatt sich auf wenige Projekte mit grossem Prestige zu konzentrieren. Also wenn wir beispielsweise im Februar 2020 darüber abstimmen, ob wir für 600 Meter Strassen, die dann siedlungsverträglich gestaltet sind, dann 1,1 Milliarden Franken ausgeben, dann stimmt das meiner Meinung nach definitiv nicht. Wir brauchen hier überall flächendeckend kleine Massnahmen, die vorwärtsgehen, und die Abstimmung des Siedlungsgebietes und des Verkehrs zugunsten der Wohnbevölkerung klar fördert.

In diesem Sinne nehmen wir das Strassenbauprogramm zur Kenntnis.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Wir haben das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2020 bis 2022 zur Kenntnis genommen. In der Einführung erwähnt die Volkswirtschaftsdirektion auch die Legislaturziele, die sich im Bestreben nach attraktiven und sicheren Strassen und insbesondere Velo- und Fusswegen zeigen, wie auch in der Forderung, die Siedlungsverträglichkeit der Staatsstrassen in den Ortszentren zu verbessern, mit dem Fokus auf Geschwindigkeit, Trennwirkung, Sicherheit, Velo- und Fussverkehr sowie Aufenthaltsqualität. Leider können wir in den kommenden Abschnitten nur wenig dazu finden. Der Fokus des Bauprogramms liegt leider nach wie vor auf dem Ausbau der Infrastruktur für den Individualverkehr; dies ungeachtet der globalen Herausforderungen. Der Regierungsrat erachtet den Klimawandel als eine der grössten Herausforderungen, was sich aber in keiner Weise in seinen Handlungen zeigt.

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

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

Kurz noch zu einem regionalen Projekt: Die Verbesserung des Verkehrsflusses durch die Gemeinde Eglisau durch ein Betriebskonzept ist

zu begrüssen. Es ist zu hoffen, dass durch die Massnahmen, wie Lichtsignalanlagen und Fussgängerübergänge, die Siedlungsqualität gesteigert werden kann, da durch den Ausbau des Hardwalds auf eine vier-spurige Strasse das heutige Problem sicherlich noch verstärkt wird. Das Ergebnis des Projektwettbewerbs der Brückenvariante der Umfahrung Eglisau, das noch dieses Jahr zu erwarten ist, werden wir kritisch prüfen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Schon wieder ist ein Jahr um und ein politisch ereignisreiches Jahr 2019 neigt sich langsam dem Ende zu. Zeit, das jährlich wiederkehrende Bauprogramm der Staatsstrassen für die nächsten drei Jahre auch im Kantonsrat zur Kenntnis zu nehmen, ein Geschäft, welches nicht unbedingt von einer unglaublichen Dynamik geprägt ist. Wohl mit den meisten Projekten konnten wir uns bereits im letzten, vorletzten oder in noch früheren Jahren auseinandersetzen. Dies zeigt, wie wahnsinnig schwierig es inzwischen geworden ist, nicht nur zu planen, sondern Projekte tatsächlich auch zu realisieren. Die Bevölkerung in unserem Kanton wächst, Technologien und Bedürfnisse verändern sich. Parallel dazu werden jedoch die Planungsprozesse komplizierter und störungsanfälliger; kaum ein Projekt, welches nicht durch neue Auflagen, Rekurse oder anderweitige Erschwernisse verzögert oder blockiert wird. Erfreulicherweise gibt es trotzdem einige Lichtblicke: Die Inbetriebnahme aller Gubriströhren im Jahr 2025 ist immer noch realistisch, die Einhausung Schwamendingen schreitet weiter voran.

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

Kräfte nicht wiederum viele weitere Jahre benötigt, bis es dann endlich vorwärtsgeht. Rasender Stillstand wäre jedenfalls, wie so oft, keine Lösung. Und ein Aufschub würde das Projekt nicht günstiger machen, wie der Nachtragskredit für den Autobahnzubringer Ottenbach/Obfelden zeigt.

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

Barbara Günthard Fitze (EVP, Winterthur): Es sind ein paar wenige Punkte, welche ich beleuchten möchte. Der Regierungsrat hat uns das Bauprogramm Staatsstrassen vorgelegt. Der Stand der Investitionen auf die Vorhaben ist beträchtlich.

Zu den Velowegen: Diese sind besser als auch schon geplant, zusammen mit den Strassen, was aus der allgemeinen Planung nur begrenzt und erst auf Nachfragen ersichtlich ist. Einige Veloschnellrouten sind thematisiert, welche in unserem dichtbesiedelten und befahrenen Kanton noch wichtiger sein werden, ist das Velo doch als Mittel der Wahl sehr niederschwellig und, ökologisch unbestritten, sehr sinnvoll. Investitionen lohnen sich da doppelt, da erwarten wir noch mehr von der Regierung.

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

Die EVP nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Dieser Bericht ist einer der jährlich wiederkehrenden Punkte hier im Kantonsrat in der einen oder anderen Form. Zugegeben, er gleicht sich meistens ein bisschen. Das liegt wohl auch daran, dass sich die Projekte nicht so schnell weiterentwickeln und viel Zeit brauchen und daher immer wieder von neuem auftauchen, teilweise auch einzelne Punkte im Kantonsrat. Und leider hat das Strassenbauprogramm auch weiterhin die gleichen alten Zielsetzungen. Schaut

man sich die Gesamtrechnung für das Jahr 2018 sowie die projektierten Ausgaben für die nächsten Jahre an, stellt man kaum grössere Veränderungen auf Seite Strassenbau für das Auto fest. Einziges Novum dürften die projektierten Ausgaben für die Uferwege sein, die vom Regierungsrat jedoch widerwillig angegangen werden und wo sich die AL ein schnelleres Vorgehen wünscht. Hier ist die Leistung des Regierungsrates klar ungenügend. Auf der anderen Seite sind für die Jahre 2020 bis 2022 nur noch zwei Millionen Franken für den Lärmschutz eingeplant, und auch der Bau von Rad- und Fussverkehrsanlagen ist gleichbleibend, wir können keinen Fortschritt feststellen. Einzig die Beiträge für den Strassenbau steigen an, wobei ein Teil hiervon auf den äusserst umstrittenen Rosengartentunnel fällt, dessen Bau noch lange nicht feststeht, und bei dem wir zuversichtlich sind, dass er in der Abstimmung noch gekippt wird.

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

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

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

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

Insbesondere sind auch die Strassen einzubeziehen, wo sogenannte «Erleichterungen», Lärmschutz-Erleichterungen, gewährt wurden. Geschwindigkeitsreduktionen sind übrigens auch eine Klimaschutz-Massnahme: Mit tieferen Geschwindigkeiten kann der CO₂-Ausstoss reduziert werden, die Niederlande haben kürzlich Temporeduktionen als Klimaschutzgründen eingeführt. Der Kanton Zürich könnte hier auf seinem Strassennetz auch handeln und dies einführen. Last but not least ist Temporeduktion auch eine Sicherheitsmassnahme. Die Zahl und die Schwere der Unfälle kann mit Tempo 30 deutlich reduziert werden. Reduzierte Unfallzahlen sind auch ein volkswirtschaftlicher Benefit. Wir erwarten, dass die Regierung in diesem Bereich ein höheres Engagement entwickelt.

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

Bauprojekte sind unter möglichst geringer Beeinträchtigung der Lebensqualität der in der Gegend wohnenden und arbeitenden Bürgerinnen und Bürger durchzuführen und sollten auch so durchgeführt werden, dass die bestehenden nicht renovierten und nicht neugebauten Strassen entweder weiter befahren werden können, ohne den Verkehr

zu erwürgen, oder eine sinnvolle Ausweichroute gefunden wird, die nicht zu einem totalen Zusammenbruch führt. Das ist schwierig, das ist richtig, aber die Beeinträchtigung durch Baustellen ist zum Teil so massiv und über viele Jahre andauernd, dass es sich lohnt – ob man nun für den Endzustand ist oder nicht –, dass ich das dem Regierungsrat als Anregung geben möchte, dies besonders im Auge zu behalten. Ich danke euch sehr für die Aufmerksamkeit.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Wenn ich da jetzt ein bisschen zugehört habe, vor allem der bürgerlichen Seite dieses Rates, dann hat man den Eindruck, die Verkehrszunahme sei ein Naturgesetz und der Verkehr funktioniere im Kanton Zürich genauso wie eine andere Ware, die wir an einem Kiosk oder irgendwo nach den Gesetzen von Angebot und Nachfrage kaufen. Doch das ist nicht so. Verkehrszunahme ist kein Naturgesetz, sondern ist auch der Effekt einer gewissen Verkehrspolitik, die in den letzten Jahrzehnten in diesem Kanton dominant gewesen ist. Und es ist nicht unsere Verkehrspolitik.

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

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

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Die im Bericht erwähnte sogenannte Lückenschliessung der Oberlandautobahn wird eine neue Nord-Süd-Transtachse eröffnen. Wie alle neuen Strassen wird auch diese sogenannte Lückenschliessung vor allem neuen Verkehr generieren, ganz nach dem Motto «Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten»; und das in einer Zeit, in der jedem Normaldenkenden klar ist, dass es in Bezug auf Umwelt und Klima so nicht weitergehen kann, dass andere Konzepte wie Road-Pricing angeschaut und umgesetzt werden müssen, denn leider ist mit Vernunft der Autofahrenden kaum zu rechnen und offenbar auch nicht bei den Befürwortenden. Die Befürwortenden berufen sich frei von jedem Sinn auf mehr als 50 Jahre alte Pläne, bedauern frei von jedem Sinn die Tatsache, dass der Moorschutz vom Bundesgericht höher gewichtet wurde als das ursprüngliche Projekt. Die Auswirkungen der nun mit dem Tunnelbau die Grundwasservorkommen durchschneidenden neuen Linienführung auf die Umwelt sind noch nicht klar. In Ottikon

wird ein Anschlusswerk gröberen Ausmasses kommen. Und wegen vermeintlich guter Erreichbarkeit durch den MIV wird auch der Siedlungsdruck in jener Gegend zunehmen. Wie schon gesagt, die Umwelt scheint die Strassenfreaks nicht zu interessieren. Wahrscheinlich ist die letzte sogenannte Lücke im Strassennetz beschlossen, wenn der Kanton flächendeckend zugeteert ist. Dass nun ein Teil der lautstarken Befürworter wegen der neuen Streckenführung in Nöte kommen wird, ist nicht ganz frei von Ironie, müssen sie nun doch dem Volk erklären, warum für gute Wohnlagen der Ausblick auf die Autobahn kommen wird, wohl auch mit entsprechendem Lärm.

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

Manuel Kampus (Grüne, Schlieren): Ich beziehe mich auf die Projekte im Limmattal. Das Limmattal ist eine der am stärksten wachsenden Regionen im Kanton. In den nächsten Jahren werden massiv mehr Personen in dieser Region wohnen und arbeiten. Der Verkehr wird zunehmen, und die Projekte im Limmattal wollen diesem Wachstum Rechnung tragen. Das Projekt Limmattalbahn ist eine gute Sache – mit Schattenseiten. Für den Bau des Depots werden Fruchtfolgeflächen im Müsli in Dietikon beansprucht. Das Depot hätte aus unserer Sicht auch an einem anderen Standort gebaut werden können, ohne dass Fruchtfolgeflächen benötigt werden, denn jede verbaute Fruchtfolgefläche ist zerstört. Die neue Verkehrsführung der Kantonsstrasse durch Schlieren ist für Schlieremer schon zu spüren. Für Fußgänger ist das Zentrum von Schlieren sehr stark aufgewertet worden, auch der neue Stadtplatz. Allerdings hätte er mit mehr Bäumen dem Klima besser Rechnung tragen können. Das Projekt Engstringerkreuzung mit der Unterquerung

wird den Autoverkehr noch stärker auf die Bernstrasse verlagern. Ich hoffe nur, dass es für den Veloverkehr und für die Fussgänger auch eine Aufwertung gibt, was ich beim jetzigen Stand bezweifle. Der Bau der dritten Gubriströhre kann vielleicht für eine Zeit den Stau reduzieren. Wenn es im MIV aber kein Umdenken gibt, dann wird es in ein paar Jahren wieder zu Stau kommen. Leider ist es so, dass mehr Kapazitäten auf der Strasse zu mehr Verkehr führen. Auch der Erweiterungsbau beim Baregg hat den Stau nur verlagert. Alles in allem wird die Kapazität auf der Strasse stark ausgebaut.

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

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

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

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

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Mein Vorredner hat mein Votum gerade schon gehalten, aber ich gehe trotzdem noch auf meinen lieben Kollegen Thomas Forrer, Herrn Doktor Thomas Forrer, von der Universität Zürich ein und möchte ihm doch entgegenhalten, dass die Verkehrszunahme, wie er sagt, kein Naturgesetz ist – da hat er recht –, aber dass die Verkehrszunahme deshalb da ist, weil die Zuwanderung in unser Land so enorm zunimmt, dass wir diese Verkehrszunahme wirklich an einem Punkt haben, wo sie langsam nicht mehr handhabbar ist. Und mit dem Velo können wir halt aus unserer topografisch doch aus etwas anders als Holland bestehenden Schweiz nicht zur Arbeit fahren und zu Fuss geht es auch nicht. Das Nichteintreten auf die Masseneinwanderungsinitiative in Bern seitens auch der Grünen, Thomas Forrer, richtig, das führt dazu, dass wir zu solchen Situationen kommen, wie wir sie jetzt haben. Und es überrascht mich schon etwas, dass mein Kollege Forrer nichts zur Problematik am Balgrist in meinem Bezirk sagt. Am Balgrist haben wir die Forchbahn. Am Balgrist haben wir jetzt dann wieder ein neues Spital, es soll etwa 3000 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs generieren. Ich nehme nicht an, dass Thomas Forrer, wenn ein Kind von ihm, was ich nicht hoffe, ein Problem hat, mit dem Velo in den Balgrist fährt, sondern mit seinem mehr als sieben-

oder achtjährigen Auto. Und ich denke, da haben wir wirklich ein Problem. Die Frau Regierungspräsidentin hat dieses Problem mehr oder weniger negiert. Sie macht nichts am Balgrist. Ich habe zwei Vorstösse dazu eingereicht: ein Postulat (*KR-Nr. 157/2011*) aus dem Jahre 2012 und eine Anfrage (*KR-Nr. 127/2018*) aus dem Jahr 2018. Es interessiert sie wenig, es interessiert sie mehr der Rosengartentunnel. Dazu einfach: Dieser Tunnel wird kein einziges Auto mehr befördern. Ja, es soll sogar noch eine Dosierungsanlage mit 56'000 Autos beschränkend eingebaut werden. Sie sehen, wie die Verkehrspolitik in diesem Kanton gemacht wird. Und jetzt mit dieser linken Mehrheit in diesem Rat wahrscheinlich noch verstärkt nicht so gemacht wird, wie sie ein normaler Pragmatiker angehen würde. Nein, es wird ideologische Politik betrieben, es wird ideologische, sozialistische Politik betrieben, und diese Politik ist nicht zum Guten für die Wirtschaft dieses Kantons, für die Volkswirtschaft, und sie ist nicht zum Guten für die Zukunft. Denn in den nächsten drei Jahren wird – das sehe ich auch so – im ganzen Strassenbau wenig gehen mit diesem Parlament, bis dann die links-grüne Seite die Quittung erhält bei den nächsten Wahlen.

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

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

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

Und zu Thomas Forrer möchte ich nochmals ins Feld führen: Die Aussage «mehr Strassen gleich mehr Verkehr» ist definitiv falsch. Mehr

Bevölkerungswachstum gleich mehr Verkehr, das kann man statistisch belegen und das ist Realität.

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

Und zu Robert Brunner möchte ich dann schon noch anfügen: Er muss den ganzen KEF lesen, die ganze Seite lesen, nicht nur einen Teil, nicht nur den Fondsbestand von 1,4 Milliarden Franken. Oben steht ganz klar: Mutmassliche Nettoverschuldung 2020 1,92 Milliarden. Das ist die Realität, es sind Nettoschulden vorhanden, 500 Millionen. Und dann möchte ich auch das Beispiel Verkehrsfonds anfügen. Dort wurde ja genau gleich argumentiert, nämlich: Das Parlament, der Regierungsrat hat ja beschlossen, weniger steuerliche Mittel in den Verkehrsfonds einzubezahlen. Dort hast du von Transit gesprochen, obwohl dort ja keine Nettoschuld vorhanden ist. Hier ist genau der gleiche Mechanismus, hier haben wir aber eine Nettoverschuldung. Der Strassenfonds ist nettoverschuldet. Danke.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal: Wir haben jetzt einige Inputs von weiteren Rednern gehört und ich möchte hier doch beispielsweise René Isler bitten, seine Zahlen zu aktualisieren. Offensichtlich ist er vor einigen Jahren hängen geblieben, als die Zuwanderung in der Schweiz sehr hoch war. Seither ist sie zurückgegangen. Es wäre also Zeit, dies vielleicht im Votum zu berücksichtigen. Die Zuwanderung ist beileibe nicht mehr so hoch. Und es gibt natürlich auch noch eine andere Möglichkeit, mehr auf die Zuwanderung zu reagieren; auf die Zuwanderung, die zustande kommt, weil die Wirtschaft die Arbeitsplätze besetzen will. Es geht also darum, die Flächen effizienter zu nutzen. Das passiert beispielsweise in den Siedlungsgebieten mit der inneren Verdichtung. Und wenn Sie, Herr Isler, mehr oder we-

niger sagen, dass Verkehrsflächen verschwänden: Nein, diese Verkehrsflächen verschwinden nicht. Diese Verkehrsflächen werden umgewidmet zu anderen Verkehrsflächen für effizientere Verkehrsträger. Es geht also auch hier um die Verdichtung. Schauen wir nämlich mal die Dichten der unterschiedlichen Verkehrsträger an, dann braucht ein Automobilist, wenn er innerorts mit 50 fährt, etwa 200 Quadratmeter Fläche. Ein Velofahrer – gut, der ist dann nicht mit 50 unterwegs, sondern ein bisschen langsamer – braucht gut 6 Quadratmeter. Ein Fußgänger braucht etwa 1,2 Quadratmeter und ein ÖV-Nutzer ist in derselben Größenordnung, dies teilweise durchaus auch bei Tempo 50. Also geht es nicht darum, dass man Verkehrsflächen aufgibt, sondern es geht darum, dass man Verkehrsflächen umwidmet auf Verkehrsträger, die wesentlich flächeneffizienter sind als der Automobilist. Hier ist also auch eine Art innerer Verdichtung im Gang, also eine sinnvolle Massnahme für die Zuwanderung und das Wirtschaftswachstum, die stattfinden.

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

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal: Geschätzter Hans-Peter Amrein, es ist rührend, dass Sie in Ihren Voten meine Person wiederholt jetzt in den letzten Monaten ins Zentrum stellen, wenn es Ihnen eigentlich um die Sache geht. Ich möchte Sie einfach bitten: Wenn Sie private Angelegenheiten, res privatae, meiner Person hier im Rat zum Besten geben wollen, dann recherchieren Sie doch bitte

richtig und führen Sie Ihre Privatkarteien, die Sie zu Hause wahrscheinlich haben, richtig nach. Nur ein Beispiel: Ich arbeite nicht an der Universität Zürich. Ich bitte Sie da einfach, einmal ein bisschen besser nachzusehen – man kann das auf der Kantonsratsseite machen –, bevor Sie hier irgendwelche Dinge zum Besten geben.

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

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

diejenigen, die skeptisch tut zu den Investitionsrechnungen, wie hoch das Investitionsvolumen sei. Ihr seid da skeptisch, also seid ein gutes Vorbild und spart bei den Strassenprojekten.

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

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

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

werden autonom unterwegs sein, aber wir werden wohl nicht weniger unterwegs sein.

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

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

Dann kann ich auch Herrn Kantonsrat Valentin Landmann beruhigen, wir haben nicht vor, das Niederdorf zur Ausweichroute zu machen,

ganz im Gegenteil: Es ist geplant, zuerst den Tunnel zu bauen und erst, wenn dieser realisiert ist, auch oberirdisch die Tramlinie zu realisieren, damit eben solche Auswirkungen auf die Bevölkerung möglichst geringgehalten werden können.

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

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

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

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

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

Das Geschäft ist erledigt.

3. Strassengesetz § 14 Abs. 2, Zonen mit reduziertem Tempo
Antrag der Redaktionskommission vom 16. September 2019
KR-Nr. 105b/2012

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Präsidentin der Redaktionskommission: Die Redaktionskommission hat diese Vorlage geprüft und lediglich in Paragraf 14 Absatz 3 eine redaktionelle Änderung vorgenommen. Besten Dank.

Redaktionslesung

Titel und Ingress

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

§§ 3 und 14

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Dispositiv

Titel und Ingress

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 79 : 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage KR-Nr. 105b/2012 zuzustimmen.

Ratspräsident Dieter Kläy: Die Vorlage untersteht dem fakultativen Referendum.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Strassengesetz § 30

Antrag der Redaktionskommission vom 16. September 2019
KR-Nr. 321b/2013

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Präsidentin der Redaktionskommission: Die Redaktionskommission hat auch diese Vorlage geprüft. Wir haben bei Paragraf 31 die fehlende Marginalie ergänzt. Sonst haben wir keine Änderungen vorgenommen. Besten Dank.

Redaktionslesung

Titel und Ingress

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

§§ 29 und 31

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Dispositiv

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Dieter Kläy: Damit ist die Vorlage redaktionell durchberaten.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 321b/2013 zuzustimmen.

Ratspräsident Dieter Kläy: Die Vorlage untersteht dem fakultativen Referendum.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Bundesrechtswidrige Bestimmung im Strassengesetz

Antrag der Redaktionskommission vom 16. September 2019

KR-Nr. 11b/2014

Beatrix Frey-Eigenmann (FDP, Meilen): Wir mussten feststellen, dass bei dieser Vorlage eine Unklarheit über die Auslegung des neu geplanten Paragrafen 15 Absatz 3 im Strassengesetz besteht. Diese Unklarheit hat zu einem grossen Aufruhr geführt, namentlich bei den Gemeinden. Es wird hier die Frage gestellt, ob mit dem neuen Paragrafen 15 Absatz 2 wirklich die Meinung ist, dass sämtliche Gemeinestrassenprojekte durch den Kanton bewilligt werden müssen oder ob es nur Gemeinestrassenprojekte mit Nutzungsplanänderungen sind oder gar nur Festsetzungsprojekte, die mit Enteignungen verbunden sind. Je nachdem, wie dieser Absatz 2 von Paragraf 15 des Strassengesetzes auszulegen ist, ist natürlich eine ganz andere Anzahl Projekte betroffen. Je nach Auslegung geht die Gesetzesanpassung auch weit über die ursprüngliche Absicht der Initianten, einen bundesrechtswidrigen Zustand zu beheben, hinaus. Und je nach Auslegung hätten auch die Gemeinden im Gesetzgebungsprozess angehört werden müssen, was offenbar nicht der Fall war. Es ist klar, die Gemeinden haben natürlich nicht Anspruch auf ihre Wunschlösung, aber die Gemeinden haben zumindest Anspruch auf eine klare Lösung.

Aus diesem Grund beantragt die FDP eine Rückweisung der Vorlage an die Redaktionskommission, um diesen Sachverhalt beziehungsweise die Formulierung eindeutig zu klären.

Wir bitten Sie, das zu unterstützen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Wir erleben einmal mehr gar keine Sternstunde dieses Rates. Wir haben diese PI von 2014 fünf Jahre lang durch die Kommission geschleppt und am 26. August 2019 hier in diesem Saal darüber abgestimmt. Die Kommission war einstimmig. Hier im Rat hat auch keine Diskussion stattgefunden. Und jetzt bei der Redaktionslesung sprechen wir über den Rückweisungsantrag, wahrlich kein Ruhmesblatt.

Ich bin nicht der Ansicht meiner Vorrednerin, dass die Formulierung nicht klar sei. Sie ist eben klar. Deswegen röhrt sich jetzt auch der Widerstand, weil man begriffen hat, dass es eben sehr wohl auf sämtliche

Gemeindestrassenprojekte skaliert wird. Deshalb ist das Problem überhaupt entstanden, weil die Formulierung auch ohne Wenn und Aber dies so ausdrückt. Sie ist aber entstanden, weil sie nun den Bundesvorgaben, dem RPG (*Raumplanungsgesetz*), entspricht. Ich bezweifle, ob eine Rückweisung, ob eine erneute Überarbeitung tatsächlich eine Änderung ergeben wird. Wir werden es dann sehen.

Zwei Argumente, die für die Rückweisung sprechen: Es ist tatsächlich so, dass die Gemeinden nicht angehört wurden. Das ist ein Mangel. Man kann sagen: Doch, die Rückweisung würde die Gelegenheit dazu geben. Das Zweite, wenn man schon die Rückweisung macht, ist, dass man sicher von der Volkswirtschaftsdirektion verbindlich hören möchte, wie sich der Zusatzaufwand in der zuständigen Abteilung gestalten wird. In der Beratung ist die Rede davon gewesen, dass es nur formelle Prüfungen gebe. Das möchten wir auch gerne festgehalten haben, damit wir dann nicht einen Verwaltungsapparat, ein Verwaltungsmonster schaffen, sondern wirklich fokussiert formelle Prüfungen machen, mit dem Ziel, Rechtssicherheit zu schaffen, vor allem bei Projekten, die dann auch mit Enteignungen verbunden sind.

In diesem Sinne unterstützt die SVP ohne Begeisterung die Rückweisung.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir machen hier Politik. Ich bin kein Jurist und ich bin froh, dass ich hier trotzdem mitreden kann. Für uns ist klar, dass es einzig um die Rekursinstanz ging und nicht um weiteren Bürokratieaufbau, und auch nur um Rekurse, wenn es um Enteignungen geht, also nur für einen winzigen Teil der Fälle. Ich habe es nochmals abgeklärt: Dem Bezirksrat ist in den letzten zehn Jahren kein einziger Fall bekannt, in dem es wegen dieses Passus zum Rekurs kam. Darum spielt es auch keine Rolle, wenn man das verändert. Darum gibt es aber insbesondere auch keinen Zeitdruck, warum wir diese PI unbedingt heute überweisen müssen. Darum wehren wir uns nicht gegen vertiefte Abklärungen.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Sie haben unsere Fraktionschefin gehört, wir haben den Rückweisungsantrag gestellt. Ich spreche als Präsident der Gemeindepräsidenten und ich kann Ihnen sagen: Der Wirbel, der jetzt durch diese Gesetzesanpassung verursacht worden ist, kommt etwas spät. Das hat damit zu tun, dass wir tatsächlich im Rahmen der langjährigen Beratung nicht angehört wurden. Und wenn Sie die Geset-

zesanpassung genau analysieren, stellen Sie fest, dass zwei Komponenten festgehalten sind: Auf der einen Seite ist formuliert, dass sämtliche Gemeinestrassenfestsetzungen über den Tisch der zuständigen Direktion, der Volkswirtschaftsdirektion, gehen sollen. Auf der anderen Seite ist damit auch die Enteignung verbunden. Und diese Thematik, die Enteignungsthematik, sehen wir durchaus in der Zuständigkeit der Volkswirtschaftsdirektion, nicht aber die grundsätzliche Festsetzung von Gemeinestrassen in den Gemeinden. Ich meine, das ist ein falscher Anreiz. Wenn Sie den Beschluss der Regierung anschauen, dann hat sie damals schon darauf hingewiesen, dass damit Mehraufwand auf allen Stufen verbunden ist. Ich glaube, dem wurde zu wenig Rechnung getragen, und ich glaube, es kann nicht im Interesse des Kantonsrates sein, dass wir die Gemeinden quasi entmachten und dafür sorgen, dass alle Strassenprojekte über den Tisch der zuständigen Direktion gehen müssen.

In diesem Sinne sind wir froh, wenn nochmals grundsätzlich abgeklärt wird, wie das jetzt zu verstehen ist. Ich weiss nicht, ob Sie den Satz kennen: «Ich begnadige, nicht hängen!» oder «Ich begnadige nicht, hängen!» Je nachdem, wo Sie das Komma setzen, ergibt sich ein anderer Sinn. Ich glaube, es ist entscheidend, dass wir Klarheit darüber schaffen, ob jetzt alle Gemeinestrassen gemeint sind, ob das ein Grundsatz ist oder nicht. Gegen solch einen Grundsatz würden wir uns zur Wehr setzen. Und weil wir nicht gehört worden sind im Rahmen der Beratung über die Initiative, kommen wir jetzt halt in der zweiten Lesung; spät, aber wie wir schon oft gesagt haben: Es ist nicht zu spät. Begeistert oder nicht, wir sind froh über die Rückweisung und die neue Analysierung der Situation. Vielen Dank.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Als Erstunterzeichner dieses Vorstosses erzähle ich Ihnen zunächst einmal die Geschichte des Vorstosses: Der Ursprung war ein Verwaltungsgerichtsentscheid. Darin heisst es, ich zitiere: «Problematisch ist die Regelung der Genehmigung. Paragraf 15 Absatz 2 Strassengesetz verlangt eine Genehmigung nur für den Fall, dass die Erteilung des Enteignungsrechts erforderlich ist. Damit ist eine durchgehende Genehmigung sichergestellt.» Weiter unten folgert dann das Gericht: «So ist festzustellen, dass das Projektfestsetzungsverfahren für kommunale Strassen auch nach der Revision vom 8. Januar 1997» – damals wurde das Strassengesetz festgesetzt – «nicht vollständig auf die Anforderungen des Raumplanungsgesetzes abgestimmt und insofern revisionsbedürftig ist.» Ich habe dann die kantonale Verwaltung gefragt: Ist das revisionsbedürftig? Widerspricht das

dem Bundesgesetz, was im Kanton Zürich geschrieben steht? Ich erhielt die Antwort «Ja, das ist revisionsbedürftig». Ich habe dann auch gesagt «Bringt doch bitte eine Vorlage» und erhielt dann die Antwort: «Das ist nicht so elegant, machen Sie doch lieber einen Vorstoss dazu, die Sache ist eigentlich klar.» Das habe ich dann gemacht. Anfang 2014 habe ich das eingereicht. Dazwischen war ich dann vier Jahre lang nicht im Rat, ich bin jetzt wieder hier. Es geht hier drin schon sehr, sehr lang, bis etwas, das völlig klar ist, dann wirklich zur letzten Abstimmung kommt. Bis jetzt war es immer klar. Und es ist tatsächlich so, dass es um alle diese Projekte geht, die nach Strassengesetz ausgeschrieben werden. Das sind natürlich bei weitem nicht alle Straßenprojekte, die da gemacht werden. Das kann man jetzt gut finden oder nicht, der wesentliche Punkt ist, dass es das Bundesgesetz so vorschreibt. Da kann man sich zur Wehr setzen, egal zu welchem Zeitpunkt, geschätzter Herr Kündig. Jetzt ist es natürlich viel zu spät – eigentlich –, Sie haben etwa sechs Jahre lang geschlafen und kommen jetzt drei Tage vorher und säen hier Unsicherheit. Jetzt haben alle das Gefühl, das müsse man nochmals anschauen. Das finden wir überhaupt nicht.

Wir werden diese Rückweisung nicht unterstützen. Die Sache ist klar. Wenn wir das in die Redaktionskommission zurückgeben, wird die Redaktionskommission das wieder in die KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) geben, die KEVU wird wieder beraten und in zwei Jahren sind wir wieder hier und müssen das Bundesgesetz dann vollziehen. Machen wir das doch heute, ersparen wir uns einen solchen ineffizienten Umweg. Ich danke Ihnen.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Dieser Rat muss schauen, dass er sich nicht bald den Vorwurf gefallen lassen muss, dass er von «Rückweisitis» angesteckt worden ist und alles, wofür man dann plötzlich doch noch eine Idee hat, wieder zurück in dieselbe Kommission weist, nämlich immer in die KEVU. Es herrscht jetzt ein bisschen viel Aufregung bei der FDP, möchte ich sagen, und bei den Gemeindepräsidenten, nachdem einige wenige Gemeindepräsidenten beschlossen hatten, die Hoheit der Strassenfestsetzung müsse bei ihrer Gemeinde bleiben, und dies, obwohl – das ist ja das Seltsame – das Verwaltungsgericht diesen Umstand bemängelt hat und im Verfahren der kommunalen Strassenfestsetzung eine klare Rechtswidrigkeit gegenüber dem Bundesrecht festgestellt hatte. Das Bundesrecht verlangt, dass Strassenfestsetzungen durch eine kantonale Behörde genehmigt werden, auch kommunale Strassen. Die PI, wie Andreas Hasler ausgeführt hat, will genau diesen

Rechtswiderspruch lösen, da sonst Festsetzungen von neuen Gemeindestrassen, wenn sie durch die Gemeinden erfolgen, schon heute aus rein formellen Gründen anfechtbar sind. Die PI will also auch für die Gemeinden Rechtssicherheit bei der Strassenplanung schaffen. Diese Rechtssicherheit hat – ja – den Preis eines Mehraufwands, da die Gemeinden dem Kanton für die Genehmigung berichten müssen, wieso sie die neue Strasse brauchen. Und es geht nur um die Festsetzung neuer Strassen, nicht um Änderungen. Und sie müssen dem Kanton respektive der kantonalen Genehmigungsbehörde zeigen, wie sich diese Strasse, die neue Strasse, mit den Zielen der kantonalen Siedlungs- und Verkehrsplanung verträgt. Es ist auch nicht so eine grosse Sache. Dagegen ist aus unserer Sicht überhaupt nichts einzuwenden, im Gegen teil. Der vorliegende Gesetzesvorschlag hat übrigens genau nichts mit Enteignungen zu tun, wie jetzt immer gesagt wird. Denn bei einer Festsetzung mit Enteignung muss heute die Festsetzung vom Bezirksrat genehmigt werden. Und je nach Auslegung kann nämlich genau der Bezirksrat als eine kantonale Stelle oder Behörde gelten, dazu gibt es unterschiedliche Auffassungen.

Wir können also festhalten: Gerade im Fall von Festsetzungen mit Enteignungen braucht es diese PI nicht. Ich bitte Sie jetzt also, hier kein unnötiges Gestürm zu machen. Die KEVU – das möchte ich wirklich betonen – hat diese Vorlage richtig beraten und von Anfang an richtig verstanden. Wir hatten auch die Zweitinitiantin (*Yvonne Bürgin*) in der Kommission und sie hat die Vorlage in etwa genau so ausgelegt, wie ich es hier getan habe. Es geht bei dieser Änderung des Strassengesetzes – nochmals, das ist mir wichtig – nur um die Festsetzung von neuen Strassen. Das kommt übrigens in Gemeinden gar nicht so häufig vor. Der damit verbundene Mehraufwand hält sich also tatsächlich in Grenzen, ist punktuell.

Schliesslich aber ist es auch unser Aufgabe, Widersprüche zum Bundesrecht in unserem kantonalen Recht zu beheben. Deshalb stimmen wir Grüne heute zu und lehnen einen Rückweisungsantrag ab. Er wird nichts Neues bringen und wir bitten sie, das ähnlich zu handhaben. Ich danke Ihnen.

Yvonne Bürgin (CVP, Rüti): Diese PI war bisher komplett unbestritten. Es ist daher etwas befremdend, wenn heute bei der Redaktionslesung diverse Vertreter daher kommen wie die alte Fasnacht. Es ist Tatsache, dass die Gemeindevertreter nicht angehört wurden in der KEVU. Aber

es wäre ja an den Kommissionsmitgliedern gewesen, dies zu verlangen. Es wurden nur die Bezirksräte angehört.

Die Einreichung dieser Gesetzesänderung liegt doch schon einige Zeit zurück. So musste auch ich als Mitunterzeichnerin zuerst nochmals Einsicht in die Protokolle aus dem Jahre 2015 nehmen und möchte nun rekapitulieren: Nach Einsicht in alle Protokolle ist eigentlich die vorliegende Formulierung klar. Neu müssen kommunale Strassenfestsetzungen mit oder ohne Enteignung durch die kantonale Baudirektion bewilligt werden. Es ist so, dass dies einen zusätzlichen Verfahrensschritt bedeutet. Aber erstens, wie Thomas Forrer gesagt hat: So viele Strassenfestsetzungen gibt es nicht. Und zweitens: Es geht um eine formale Prüfung und wird daher sicher nicht zu einem Ausbau von unzähligen Verwaltungsstellen oder zu einer unverhältnismässigen Verzögerung von kommunalen Strassenbauprojekten führen. Die Gemeinden werden eigentlich nur profitieren: Sie erhalten Rechtssicherheit, denn der jetzige Gesetzesartikel ist bundesrechtswidrig. Das hat zwar bisher nicht zu einer Rekursflut geführt, trotzdem ist es unschön.

Vier Jahre war das Geschäft in der KEVU. Es war von allen Fraktionen unbestritten, dass dieser fehlerhafte Paragraf korrigiert werden soll, eine Rückweisung heute ist daher unverständlich. Aber wenn Klärung Not tut, dann stellen wir uns nicht gegen die Rückweisung. Besten Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Präsidentin der Redaktionskommission: Ich möchte nur sagen: Wenn diese Vorlage nun, wie es den Anschein macht, an die Redaktionskommission zurückgewiesen wird, möchte ich nur den Vorbehalt anbringen, wie es von Herrn Hasler gesagt wurde, dass wir es wiederum in die Sachkommission weiter zurückweisen werden. Denn es handelt sich nicht um eine redaktionelle Frage, die geklärt werden muss, sondern um eine juristische Frage. Und dafür ist die Redaktionskommission nicht zuständig. Besten Dank.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Die parlamentarische Initiative von Herrn Hasler mit der Nummer 11/2014 betreffend «Bundesrechtswidrige Bestimmungen im Strassengesetz» hat ja zum Ziel, die Regelungen im Strassengesetz dem Bundesrecht anzupassen beziehungsweise, wenn sie dem Bundesrecht widersprechen, dies zu korrigieren. Und das hat bereits das Verwaltungsgericht in seinem Urteil vom 16. November 2001 – das ist also schon eine längere Geschichte – festgestellt. Das Bundesgericht hat in seinen Erwägungen ausgeführt –

ich zitiere –, «dass das Projektfestsetzungsverfahren für kommunale Strassen auch nach der Revision» – damals ging es auch um das Strassengesetz – «vom 8. Juni 1997» – das war die damalige Revision – «nicht vollständig auf die Anforderungen des Raumplanungsgesetzes abgestimmt sind». Und das Bundesgericht hat gesagt, dies sei revisionsbedürftig, weil es eben nicht RPG-konform ist, wie wir das im Kanton haben. Die aktuelle Regelung im Strassengesetz in Paragraf 15 Absatz 2 besagt ja: «Projekte für Gemeindestrassen werden vom Gemeinderat festgesetzt. Der Festsetzungsbeschluss bedarf der Genehmigung des Bezirksrats, wenn die Erteilung des Enteignungsrechts erforderlich ist.» Nach der Auslegung des Verwaltungsgerichts verlangt Artikel 26 des Raumplanungsgesetzes des Bundes klar, dass eine Nutzungsplanänderung – und eine solche Projektfestsetzung, auch eine kommunale Projektfestsetzung, ist eine Nutzungsplanungsänderung – auch als solche beurteilt wird und der Genehmigung der kantonalen Behörde bedarf. Zwei Dinge hat das Verwaltungsgericht gerügt: Einerseits hat das Verwaltungsgericht gesagt, es sei zweifelhaft, ob der Bezirksrat in diesem Sinne als kantonale Behörde betrachtet werden darf. Und zweitens hat das Verwaltungsgericht gesagt, eine Genehmigung – und das ist nun sehr entscheidend – müsse für alle Festsetzungsbeschlüsse erfolgen, also nicht nur für Projekte, welche ein Enteignungsrecht zur Folge haben. Also meines Erachtens und auch aus Sicht meiner Verwaltung ist das Verwaltungsgerichtsurteil klar. Die PI fordert deshalb aus meiner Sicht zu Recht, dass Projekte weiterhin von den Gemeinden festgesetzt werden, aber eben dieser Beschluss, und halt alle diese Projekte, durch die zuständige Direktion genehmigt werden müssen. Jetzt ist die Frage, ob Sie das noch einmal anschauen wollen. Ich wehre mich selbstverständlich nicht, das ist Ihr Entscheid als Parlament, ob wir das noch einmal anschauen müssen. Wir können dann auch noch, wie das die Präsidentin der Redaktionskommission zu Recht gesagt hat, die rechtlichen Grundlagen und die dazu gehörenden Entscheide klären. Aber aus meiner Sicht ist der Sachverhalt eigentlich klar. Und ich stelle hier auch fest: Wir suchen im Amt für Verkehr nicht mehr Arbeit. Wir wissen, dass das mit Arbeit verbunden ist. Die entscheidende Frage ist: Wollen wir eine bundesrechtskonforme Lösung oder wollen wir uns nicht darum kümmern? Und in diesem Sinne ist es Ihr Entscheid. Herzlichen Dank.

Ratspräsident Dieter Kläy: Es liegt ein Antrag von Beatrix Frey, Meilen, auf Rückweisung der Vorlage an die Redaktionskommission vor.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 123 : 52 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Antrag von Beatrix Frey zuzustimmen und die Vorlage 11b/2014 an die Redaktionskommission zurückzuweisen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

6. Anpassung der kantonalen Signalisationsverordnung

Antrag des Regierungsrates vom 8. Februar 2017 zum Postulat KR-Nr. 22/2016 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 30. Oktober 2018

Vorlage 5332a

Ratspräsident Dieter Kläy: Die Kommissionsmehrheit stellt einen Abschreibungsantrag ohne abweichende Stellungnahme. Es liegt ein Minderheitsantrag von Felix Hoesch, Zürich, und Mitunterzeichnenden auf Abschreibung mit abweichender Stellungnahme vor.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Bekanntlich können Signalisationen auch auf die Verkehrsführung und den Verkehrsfluss einen erheblichen Einfluss haben. Auslöser dieses dringlichen Postulates war Tempo 30 auf einer Zürcher Strasse, einer Strasse von überkommunaler Bedeutung. Dies führte zu diesem Postulat im Kantonsrat.

Wie Sie ja alle wissen, gibt es im Strassengesetz verschiedene Sonderrechte oder Sonderbehandlungen der beiden grossen Städte Zürich und Winterthur. Dies ist nicht nur in der Signalisation so, sondern auch in der ganzen Planung und beim Unterhalt. Wir haben Ende August ja ausführlich darüber gesprochen, ob man diese Sonderrechte so belassen will, wie sie heute im Strassengesetz vorgesehen sind, oder ob man sie reduzieren will. Der Kantonsrat hat damals entschieden, dass man die Sonderrechte so belässt, wie sie heute sind.

In der letzten Legislatur hat diesbezüglich ein leicht anderer Wind geweht. Es ging mehr in die Richtung, dass man diese Sonderrechte von Zürich und Winterthur abbauen möchte, so auch mit diesem Postulat. Es hat nämlich darauf hingewiesen, dass ja bei den Strassen von überkommunaler Bedeutung die Städte auch die Signalisation festlegen

könnten. Man wollte erwirken, dass die Signalisationsverordnung angepasst wird, damit diese auch vom Kanton genehmigt werden müssten.

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort gesagt, dass er mit der Stossrichtung einverstanden sei, und hat empfohlen, dass man im Rahmen der Strassengesetzrevision zusätzliche Artikel bezüglich der Koordination im Strassengesetz aufnimmt. Dies hat die KEVU dann so gemacht und in ihren Gegenvorschlag zur PI Gantner (*KR-Nr. 323/2013*) eingebaut. Wie Sie alle wissen, wurde dann die PI Gantner genau wegen dieser Frage, den Sonderrechten der Städte Zürich und Winterthur von diesem Rat abgelehnt. Nun ist es so, dass wir hier aber immer noch den Antrag der ehemaligen KEVU haben, mit der Annahme, dass es diese Strassengesetzänderung gibt. Damals war die Idee, dass man einerseits dieses Strassengesetz in diesem Sinne anpasst, und die Regierung hat angekündigt, dass man die Signalisationsverordnung auch entsprechend modifizieren wolle.

Nun wissen wir, dass diese Anpassung im Strassengesetz nicht stattgefunden hat. Was dies als Schlussfolgerung für die Regierung bedeutet, ob sie diese Signalisationsverordnung dennoch anpassen will oder nicht, wird Ihnen wahrscheinlich dann die Regierungspräsidentin (*Carmen Walker Späh*) erläutern, das kann ich Ihnen leider nicht sagen.

Die KEVU hat vor diesem Hintergrund aber beschlossen, dass man das Postulat entsprechend abschreiben solle. Eine Minderheit war allerdings der Meinung, dass die Stossrichtung, dass man hier die Kompetenzen bei den Grossstädten beschneiden soll, die falsche sei. In ihrer abweichenden Stellungnahme möchte sie eigentlich eher darauf hinweisen, dass man den umgekehrten Weg gehen solle. Die Sonderrechte, die man für Zürich und Winterthur gewährt, solle man doch in Zukunft auch auf andere Gemeinden ausdehnen, sodass zum Beispiel grössere Agglomerationsgemeinden eine grössere Unabhängigkeit hätten, wenn es um die Signalisation auf ihren Staatsstrassenabschnitten geht. Ich denke, ein Streit über einen Fussgängerstreifen – ja oder nein – wäre sicher so ein Punkt, der von Interesse wäre.

Das heisst, die KEVU-Mehrheit beantragt Ihnen gemäss der ursprünglichen Stossrichtung, das Postulat abzuschreiben. Die KEVU-Minderheit beantragt Ihnen eine abweichende Stellungnahme, die eine andere Stossrichtung wünscht, wie man mit solchen Sonderbestimmungen umgeht. Herzlichen Dank.

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Thomas Forrer, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Barbara Schaffner, Daniel Sommer:

II. Es wird folgende, vom Bericht des Regierungsrates abweichende Stellungnahme abgegeben.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

Abweichende Stellungnahme

1. Das Raumordnungskonzept des Kantons mit der Verdichtung in urbanen Räumen kann nicht gelingen, wenn dort dem Autoverkehr Priorität eingeräumt wird, wie die politische Stossrichtung der Änderungen der kantonalen Signalisationsverordnung und des Strassengesetzes es wollen. Die städtische Bevölkerung und ihre Behörden sollen die Lebensqualität in den Grossstädten gegen den ausserhalb ihrer politischen Grenzen stetig wachsenden Autoverkehr verteidigen dürfen.

2. Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und den Städten Zürich und Winterthur in der Verkehrspolitik hat sich in den letzten Jahren entscheidend verbessert. Es ist verfehlt, unter der Flagge der kantonalen Strassenhoheit alte Konflikte wieder anzuheizen. Genauso wie auch viele Agglomerationsgemeinden, zum Beispiel alle am unteren rechten Seeufer, sollen auch die Grossstädte dort Tempo 30 einführen können, wo es für den Lärmschutz, die Sicherheit und die Lebensqualität der Anwohner angezeigt ist.

3. Es wäre begrüssenswert, wenn die zunehmend städtischeren Agglomerationsgemeinden und Planungsregionen um Zürich mehr Mitspracherechte bei der Steuerung des Autoverkehrs erhielten.

4. Im Strassengesetz und der kantonalen Signalisationsverordnung haben die Städte Winterthur und Zürich eine herausragende Form der Gemeindeautonomie. Diese soll nicht eingeschränkt, sondern viel mehr auf weitere Gemeinden und Agglomerationsgebiete ausgeweitet werden.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Lieber Marc Bourgeois, wenn die Stimm- und Wahlbevölkerung oder das lokale Parlament in der eigenen Gemeinde nicht so will, wie man sich das wünscht, dann geht man halt in den Kantonsrat und versucht so, seine Überzeugungen durchzusetzen. Genau dieses «Stämpfeln» liegt hier vor, und Marc Bourgeois will auf diesem Weg verhindern, dass die Städte Winterthur und Zürich ihre fachlichen Überzeugungen zur Verkehrssteuerung umsetzen können. Nein, es soll nur noch die Sicht durch die Windschutzscheibe gelten und die Anwohnenden sind egal. Wer in der Stadt wohnt, soll den Lärm

durch hohe Geschwindigkeiten und weitere Belastungen durch intensiven Autoverkehr ertragen. Ich aber vertrete meine Wählenden so, dass ich sie vor übermässigem motorisierten Individualverkehr (*MIV*) schützen will und dass die Verantwortung für die Signalisation in den Händen der kompetenten Stadtverwaltungen bleibt.

Darum haben wir zur Abschreibung dieses Postulates eine abweichende Stellungnahme eingereicht. Damit rufen wir in Erinnerung, dass die Zusammenarbeit zwischen den städtischen und den kantonalen Verwaltungseinheiten grösstenteils gut war und sich insbesondere in den letzten Jahren verbessert hat. Wenn wir das hier jetzt ändern, läuft es auf ein kompliziertes Doppelplanungsverfahren hinaus, wie wir es mit der PI Gantner gehabt hätten. Genau das haben wir aber am 26. August 2019 aber erfolgreich verhindert. Nein, wir wollen vielmehr, dass weitere Gemeinden mit städtischen Strukturen und Verwaltungen mehr Gemeindeautonomie bekommen und in diesen Fragen selbstständiger entscheiden können.

Mit dieser abweichenden Stellungnahme können wir das Postulat so aber abschreiben. Herzlichen Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Mit Mehrheitsbeschluss der KEVU vom Oktober 2018 wurde beantragt, das Postulat abzuschreiben; dies aber klar unter der Voraussetzung, dass die gemäss Behandlung der verschiedenen PI gemachten Änderungen im Strassengesetz und in der Signalisationsverordnung umgesetzt werden. Ebenso wurde in diesem Zusammenhang von der Regierung in Aussicht gestellt, die Signalisationsverordnung anzupassen. Eine moderate Umsetzung der Forderungen des Postulates von Roland Scheck und Marc Bourgeois (KR-Nr. 22/2016) war durch die KEVU erarbeitet worden. Diese Änderungen deckten sich mit dem durch das Volk angenommenen Gegenvorschlag zur Antistau-Initiative.

Nach dem Abschluss in der KEVU wurde die Behandlung dieser Vorlage im Rat gegen Ende der Legislatur hinausgeschoben. Dies ergab, dass die Geschäfte erst nach den Wahlen im Frühjahr behandelt werden konnten. Die bekanntlich nach den Wahlen geänderten Mehrheitsverhältnisse hatten zur Folge, dass die ganze Arbeit der KEVU nun vernichtet wurde, und auf das entsprechende Geschäft wurde in der Ratsdebatte nicht eingetreten. Somit können wir auch auf die Abschreibung mit der abweichenden Stellungnahme nicht eintreten. Wir stimmen auch der Abschreibung allgemein nicht zu. Für uns sind die Folgerungen dieses Postulates nicht erfüllt. Danke.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Stellen Sie sich vor, der Kanton würde über das Raumprogramm seiner eigenen Hochbauten in der Stadt entscheiden, diese auch finanzieren und unterhalten und die Stadt würde anschliessend entscheiden, dass ein Verwaltungsgebäude nun plötzlich als Schulhaus genutzt werden soll, während der Kanton weiter munter bezahlt. Das tönt absurd, nicht? Oder stellen Sie sich vor, die Allgemeinheit würde eine A2 bauen und unterhalten, und Göschenen würde darauf beschliessen, auf dieser A2 auf seinem Gemeindegebiet Tempo 30 einzuführen; tönt auch etwas absurd. Analoge Zweckveränderungen sind im Kanton Zürich im Strassenbereich in zwei Städten möglich, aber nur in diesen. Im Unterschied zu den Strassenprojekten bedürfen Verkehrsanordnungen der Städte Zürich und Winterthur auf Strassen von überkommunaler Bedeutung keiner Genehmigung durch eine kantonale Behörde, und dies, obwohl das Bundesrecht eine Koordinationspflicht vorsieht. Der Kanton Zürich wäre verpflichtet, die dazu erforderlichen Verfahrensvorschriften zu erlassen, ob einem das nun ideologisch in die Tasche passt oder nicht.

Heute ist es aber aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten so, dass ein Strassenprojekt rechtskräftig werden kann, während eine wesentliche planerische Grundlage des Projektes, nämlich die Signalisation, die Verkehrsanordnungen, infrage gestellt werden. Dazu der Regierungsrat: «In Bezug auf die Rechtstellung der Betroffenen, die sich mit einem Rechtsmittel zur Wehr setzen, ist diese fehlende Verfahrenskoordination unbefriedigend.» Und weiter: «Eine verbesserte Koordination von Strassenprojekten und Verkehrsanordnungen würde auch die Wahrung der kantonalen Interessen verbessern und den bundesrechtlichen Vorgaben zur Verfahrenskoordination besser Rechnung tragen.» Betroffen ist dabei keineswegs nur der MIV, sondern alle Mobilitätsformen, die auf Strassen angewiesen sind: der Veloverkehr, den ich heute Morgen selber für meinen Weg hierher benutzt habe, lieber Felix Hoesch, ganz ohne Windschutzscheibe, oder auch der überwiegende Teil des ÖV. Dabei tut man so, als ob der gebaute Asphalt völlig unabhängig vom darauf realisierten Verkehrsregime wäre. Das ist natürlich nicht so. Wenn die Steuerverwaltung ein neues IT-System beschafft, dann ist es auch nicht so, dass die Hardware unabhängig von der Software bewilligt wird, weil die beiden Teilsysteme eben eine enge Abstimmung benötigen. Bei Strassen ist das nicht anders. Die Signalisation ist ein wesentlicher Bestandteil der Strassengestaltung. Eine von den baulichen Grundlagen losgelöste Betrachtung ist nicht sachgemäß und kann zu Konflikten mit bundesrechtlichen Vorgaben und Normen

führen. Aus diesem Grund verlangte das überwiesene Postulat 22/2016 vom Regierungsrat, seine eigene Signalisationsverordnung so anzupassen, dass sichergestellt wird, dass, erstens, kantonale Infrastrukturen unabhängig von gerade herrschenden politischen Windrichtungen bestimmungsgemäss genutzt werden können, dass, zweitens, der fundamentale Governance-Grundsatz, dass, wer zahlt, eben auch befiehlt, auch im Kanton Zürich gilt, und dass, drittens, die 162 Gemeinden im Kanton Zürich gleich behandelt werden und nicht zwei davon ohne Not bevorzugt werden und in die Rolle des Regierungsrates oder der Kantonspolizei schlüpfen können. Das sind keine unanständigen oder bevormundenden Forderungen, das sind schlicht Selbstverständlichkeitkeiten. Denn die eigentliche Daseinsberechtigung des Kantons ist eben die Bündelung und Wahrung übergeordneter Interessen, und zwar eben gerade dort, wo diese nicht mit den Interessen der einzelnen Gemeinden übereinstimmen. Sonst brauchen wir keinen Kanton. Das gilt in besonderem Masse für netzförmige und hierarchische Infrastrukturen wie eben die Verkehrsinfrastruktur.

Der Regierungsrat hat einen Weg hierzu vorgezeichnet, einen möglichen Weg, Zitat: Bei Staatsstrassen und Strassen von überkommunaler Bedeutung können die Verkehrsanordnungen zum Bestandteil der Strasse und somit der Strassenprojektierung gemacht werden. Verkehrsanordnungen wären damit von der Festsetzung umfasst. Es gäbe aber auch einfache Lösungen auf dem Verordnungsweg, und diese stehen auch heute noch offen.

Wir sprechen übrigens nicht von einer Benachteiligung von zwei Städten, sondern von der teilweisen Beseitigung eines nur historisch erklärbaren Sonderrechts dieser beiden Städte, das sämtliche Governance-Grundsätze ausser Acht lässt. Wir sprechen hier auch nicht davon, welche Strassen unter der Berücksichtigung welcher Grundsätze gebaut werden sollen – es geht nicht um Raumplanung, Strassengesetz, Bauprogramm und so weiter –, wir reden nur davon, wie im Anschluss die vom Kanton finanzierte und unterhaltene Strassenfläche genutzt wird. Und um häufige Falschaussagen in den Medien – in gewissen Medien – von vornherein zu korrigieren: Das Postulat fordert nicht, dass der Kanton die Planung der Strassen und/oder der Signalisation in Zürich und Winterthur in seine eigene Hand nimmt; das gab es auch schon, diese Forderung, das ist hier nicht der Fall. Wir halten das angesichts der Komplexität von Tiefbauprojekten in diesen Städten für unrealistisch. Die FDP verlangt lediglich, dass jene Instanz, die bezahlen muss, auch genehmigen soll, eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Die ge-

nehmigende Instanz soll beim Asphalt und bei der Signalisation der Regierungsrat sein. Und zuletzt: Wir reden nicht von einem Gesetz, sondern von einer Verordnung in der Hand des Regierungsrates und einem überwiesenen Postulat. Wenn dieses Postulat heute abgeschrieben wird, so hat es der Regierungsrat weiterhin in der Hand, die Signalisationsverordnung zweckmäßig und bündesrechtskonform weiterzuentwickeln. Wenn er dies nicht tut, sind Kompetenzstreitigkeiten bei der Weiterentwicklung unserer strassengebundenen Mobilität vorprogrammiert. Der Regierungsrat wird in Zukunft genau hinschauen müssen, wie die beiden privilegierten Städte mit ihren Strassengeldern umgehen. Und vielleicht wird der Regierungsrat beim Verteilen seiner Strassengelder an die beiden privilegierten Städte dann ja da und dort etwas mehr Zurückhaltung üben.

Die FDP stellt fest: Der Regierungsrat ist der Forderung aus dem überwiesenen Postulat noch nicht nachgekommen. Eine Verbesserung der Koordination von Asphalt und Zivilisation wäre dem Regierungsrat auch nach den jüngsten Beschlüssen dieses Rates zum Strassengesetz möglich. Aus diesem Grund ist die FDP auch nicht bereit, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Besten Dank.

Barbara Schaffner (GLP, Oetelfingen): Der «11.11.» war letzte Woche und die Fasnachtseröffnung war bis ins Rathaus zu hören. Offenbar hat dies auch Yvonne Bürgin zum Vergleich mit der alten Fasnacht inspiriert (*bei einem Votum zum vorangegangenen Traktandum*), den ich hier in Bezug auf das dringliche Postulat machen wollte. Wir haben einen Abschreibungsantrag der Regierung aus dem Jahr 2016, in dem er auf die Behandlung der PI Gantner verweist. In diesem Rahmen hätte eine verstärkte Einmischung der Regierung auf innerstädtische Strassenbauvorhaben verankert werden sollen.

Wie die frühere Kommissionspräsidentin (*Rosmarie Joss*) aber ausgeführt hat, wurde die PI Gantner abgelehnt. Die Voraussetzungen für die Behandlung des Postulates haben sich somit grundsätzlich geändert, was auch meine beiden Vorredner betont haben. Nicht geändert hat sich hingegen die Meinung der damaligen KEVU-Minderheit zur autolastigen Vision der Postulanten.

Die Grünliberalen wünschen sich, wie auch der Regierungsrat, eine gute Koordination von Straßenbauprojekten und Signalisation. Die Postulanten schiessen aber über dieses Ziel hinaus. Sie sprechen zwar von Koordination, meinen aber eine Überstimmung der Interessen der Autopendler gegenüber den Interessen der städtischen Bevölkerung für

eine lebenswerte Stadt. Mithilfe des Postulates soll der Einfluss des Kantons nicht nur auf den Strassen von überkommunaler Bedeutung verstärkt werden, sie wollen ihn auch auf alle vom Kanton mitfinanzierten Strassen ausdehnen, also auf Gemeindestrassen. Damit einhergegangen wäre eine Doppelspurigkeit bei der Planung und eine erhöhte Bürokratie. Die Grünliberalen sind froh, dass es nicht so weit gekommen ist. wir unterstützen weiterhin die abweichende Stellungnahme der KEVU-Minderheit und freuen uns über die heutige definitive Unterstützung der PI Wirth (*KR-Nr. 105/2012*), die in Paragraf 14 des Strassengesetzes einen ersten konkreten Schritt im Sinne des Minderheitsantrags darstellt.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Ende August 2019 hat dieser Rat die Revision des Strassengesetzes deutlich abgelehnt, und damit hat dieser Rat einmal mehr ganz klar Nein gesagt zum Versuch, die beiden Städte Winterthur und Zürich bei der Planung und Projektierung ihrer Strassen zu bevormunden. In die gleiche Richtung zielte das vorliegende Postulat. Es verlangte von der Regierung, die kantonale Signalisationsverordnung (*KSigV*) so zu ändern, dass die beiden Städte Zürich und Winterthur auch künftig bei den Verkehrsanordnungen durch den Kanton bevormundet werden sollen. Es ist klar, es ging den Postulanten um die Koordination, das hat jetzt auch Marc Bourgeois wieder betont. Es sollen aber eigentlich das Strassengesetz und die Signalisationsverordnung koordiniert miteinander geändert werden. Nun, da jetzt die Änderung des Strassengesetzes schabab geschickt worden ist, verliert die entsprechend verlangte Änderung der *KSigV* ihren Boden, womit auch das Postulat obsolet geworden ist und getrost abgeschrieben werden kann.

Wir von den Grünen unterstützen die abweichende Stellungnahme. Wir sind ganz klar der Ansicht, dass die beiden Städte Zürich und Winterthur die jetzige Kompetenz über Signalisation auf ihren Stadtgebieten behalten sollen. Die beiden Städte sollen weiterhin die Kompetenz haben, bei der Signalisation auf verschiedene, insbesondere eben auch städtische Interessen eingehen zu können. Das sind die Interessen des ÖV, des dichteren Velo- und Fussverkehrs, aber auch Anforderungen an den Lärmschutz, besonders in dicht bewohnten Quartieren, Anforderungen an die Sicherheit, an die Strassen, wie sie eben nur in urbanen Gebieten bestehen, aber auch die Interessen des Gewerbes, das eine ganz andere Situation vorfindet, und da geht es insbesondere auch um die Anlieferung von Gütern zum Beispiel frühmorgens und so weiter. Alles das muss mit Signalisation geregelt werden, und da hat niemand

mehr Kompetenz und Erfahrung auf diesen Gebieten als die beiden Städte selber. Es ist übrigens auch ganz klar, dass die aufgezählten Aspekte ein ganz anderes Gewicht in den dicht besiedelten Gebieten haben als in ländlichen Zusammenhängen. Deshalb wollen wir, wie gesagt, dass die Städte ihr verkehrstechnisches Know-how und ihre jahrzehntelange Erfahrung mit schwierigen, teilweise manchmal fast aussichtslosen urbanen Verkehrssituationen möglichst direkt einbringen können – ohne unnötige bürokratische Schlaufe über den Kanton. Das hat sich bis heute bestens bewährt, und ich gehe davon aus, dass sich das ewige Lamento um die abgebaute Rechtsabbiegespur am Bellevue nun endlich auch einmal ein bisschen beruhigt. Verkehrstechnisch ist der Spurabbau am Bellevue nämlich überhaupt kein Problem, das kann Ihnen jeder Autofahrer vom rechten Seeufer sagen und bestätigen. Hingegen hat man mit dem Abbau mehr Platz und mehr Lebensqualität auf dem Sechseläutenplatz bekommen. Dass Zürich im internationalen Städte-Ranking also regelmässig auf den Spitzensplätzen ist, bestätigt, dass die Stadtzürcher Politik und auch ihre Verkehrspolitik richtigliegen.

Deshalb möchte ich Sie bitten, angesichts der hohen Lebensqualität in Zürich, die der Stadt jährlich international immer wieder neu attestiert wird: Machen Sie doch keine Kommunalpolitik, machen Sie doch keine Gemeindepolitik via den Kantonsrat. Die Grünen stimmen der Abschreibung zu und unterstützen den Minderheitsantrag.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Wir sind damit einverstanden, das Postulat 22/2016 abzuschreiben, jedoch ohne abweichende Stellungnahme. Die CVP-Fraktion unterstützt die bestehende Delegation von Zuständigkeiten für Strassen von überkommunaler Bedeutung an die Städte Zürich und Winterthur. Diese berücksichtigt besonders die städtischen Verhältnisse, insbesondere auch die komplexe Steuerung des öffentlichen und privaten Verkehrs im städtischen Umfeld. Selbstverständlich sind wir daran interessiert, die Koordination von Strassenprojekten und Verkehrsanordnungen zwischen den Städten und dem Kanton laufend zu verbessern. Anpassungen bei der Delegation an die Städte sind dafür jedoch nicht nötig und würden zudem zu einem erheblichen Mehraufwand führen. Die bestehende Formulierung der Delegation ist so, wie sie ist, in Ordnung.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Das heutige Strassengesetz hat in seinen Grundzügen schon seit Jahrzehnten Bestand. Ein spezieller

Bereich stellt dabei die Kompetenzregelung betreffend Signalisationen dar. Dass es diesbezüglich in jüngerer Vergangenheit Unstimmigkeiten gegeben hat, schleckt keine Geiss weg. Deshalb gleich die Hoheiten über die Weidegründe auf den Kopf zu stellen, ist trotzdem weder sachgerecht noch zielführend.

Denn trotz allem Vorgefallenen – oder vielleicht gerade deswegen – kann die heutige Zusammenarbeit zwischen den beiden Städten Zürich und Winterthur und dem Kanton als eingespielt und etabliert bewertet werden. Ohne enge Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen diesen beiden Partnern geht es ohnehin nicht mehr. Sachlich betrachtet macht es am meisten Sinn, wenn Strassen von überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet dieser Städte auch von diesen erstellt, ausgebaut und unterhalten werden. Denn sie sind es, die im Zusammenhang mit den Straßenbauten verschiedene kommunale Aufgaben zu erfüllen haben. Alle diese und weitere Argumente haben wir bereits umfangreich debattiert.

Mit der abweichenden Stellungnahme wird bei diesem Geschäft nun aber zusätzlich klargemacht, dass für die Erhaltung und Steigerung der Lebensqualität in immer dichter werdenden Räumen mehr unternommen werden muss. Sicherheit, Lärmschutz und die Reduktion von CO₂-Ausstoss sind Gebote der Stunde. Städte und Dörfer sollen die Möglichkeit haben, für die Verbesserung der Lebenssituation ihrer Bürgerinnen und Bürger entsprechende Massnahmen ergreifen zu können.

In diesem Sinn unterstützt die EVP die Abschreibung des Postulates ebenso wie die abweichende Stellungnahme.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Was wir hier vorliegen haben, ist ein weiteres trauriges, ja sogar ehemals dringliches Postulat, mit dem die ehemalige rechte Ratsmehrheit ziemlich substanzlos gegen die Städte Winterthur und Zürich schiessen wollte. Dadurch sah sich der Regierungsrat genötigt, auf neun Seiten einen dringlichen Bericht zu verfassen, in dem er brav die Kompetenzen und Zuständigkeiten des Regierungsrates erklärt und auch die Abgrenzung der Zuständigkeiten bei den Strassen in den Städten. Kurz gesagt: Die Städte sind für die Planung und Ausführung zuständig, während der Regierungsrat Projekte bewilligen muss und als Rekursinstanz fungiert. Und alles andere würde schlichtweg für mehr Bürokratie sorgen und einen Ausbau der Verwaltung bedeuten, ein Wunsch, der mir zumindest von der rechten Ratsseite her neu wäre.

Schaut man den Bericht weiter an, schlägt der Regierungsrat als gehaltvollste Massnahme eine verbesserte Koordination vor, schiebt aber auch dort gleich hinterher, dass eine weitergehende Auslagerung an den Kanton für diesen mit wesentlichem Mehraufwand verbunden wäre, da die städtischen Verkehrsflüsse ziemlich komplex sind und die Städte diese natürlich am besten kennen. Zudem sind wir von der AL überzeugt, dass die Koordination zwischen der Stadt Zürich und dem Kanton bei Projekten bereits hervorragend ist, seitdem der Zürcher Stadtrat Richard Wolff hierfür zuständig ist, eine Verbesserung ist hier also schlichtweg nicht mehr notwendig.

Um dem Postulat immerhin noch ein bisschen Gehalt zu geben – «Biss» wäre zugegebenermassen zu viel gesagt –, wird die Fraktion der Alternativen Liste, AL, die abweichende Stellungnahme unterstützen. In einer Gesamtschau auf den städtischen Verkehr abseits von Verkehrstafeln, macht es unserer Ansicht nach durchaus Sinn, dass auch die Agglomerationsgemeinden bei der Steuerung des Autoverkehrs mitreden können. Denn diese kennen die Verhältnisse vor Ort am besten.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Wir wollen eben keinen Ökosozialismus, Herr Forrer (*Heiterkeit auf der linken Ratsseite*), und das hat nichts mit Kommunalpolitik zu tun, sondern mit handfester Wirtschafts- und Gewerbepolitik. Und was die regierenden Ökosozialisten in der Stadt Zürich momentan machen, ist der Abbau unseres blühenden Wirtschaftssystems. Ja, lachen Sie nur, Ihr Lohn kommt am Schluss nicht mehr, die Mehrheit von Ihnen arbeitet für den Staat. Und das Gewerbe, das die Steuern bezahlt, wird mit diesen bewegenden Worten von Herrn Forrer – und nicht nur mit seinen Worten, sondern eben auch mit den Ausführungen des Stadtrates von Zürich und von Winterthur – ganz stark geschädigt. Es wird stark geschädigt und es wird auch durch einen Abbau an der Bellerivestrasse stark geschädigt, wie er erfolgt ist, Herr Forrer. Und es stimmt überhaupt nicht, dass dieser Abbau nichts bedeutet. Die Staus sind viel grösser, seit diese Spur abgebaut wurde. Und anstatt zu überlegen, wie man den Verkehr durch die Stadt und um die Stadt weiter behindern kann, wäre es wohl besser, wenn Sie sich überlegen würden, wie man den Verkehr wirklich so steuern kann, dass die Stadt umfahren werden kann, und zwar gut umfahren werden kann, wo man sie muss. Das ist mit einem Stadttunnel möglich und wäre es mit einem Rosengartentunnel, der am Hardturm und in der Brunau aufhört und nicht irgendwo am Tunnel, mit einer Dosierungsanlage von 56'000 Autos noch dazu. Was Sie machen, ist: Sie schädigen unsere Wirtschaftspolitik und Sie schädigen gesamthaft die Wirtschaft dieses

Kantons mit Ihrer Verhinderungspolitik, die Sie in den Städten Zürich und Winterthur fahren, Herr Forrer und der Vertreter der AL.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Vielen Dank für Ihre Voten. Ich habe bis jetzt kein Argument gehört, wieso es jetzt so sein soll, dass der Asphalt und die Signalisation, die ja unbestreitbar zusammengehören, getrennt von unterschiedlichen Instanzen bewilligt werden sollen. Ich habe viele Geschichten von der lieben Stadt und dem bösen Kanton gehört, aber das wird der Sache nicht unbedingt gerecht. Denn es geht um eine Sachfrage.

Manuel Sahli hat das Geschäft offenbar nicht begriffen, denn er sagt, der Grundsatz solle gelten, dass die Stadt plant und der Kanton bewilligt. Ja genau das wollen wir ja. Dann muss er eben anders stimmen, nämlich mit uns, und dann sind wir voll im Geschäft.

Der Erlenbacher Thomas Forrer hat uns etwas von Lärmschutz erzählt. Ich war kürzlich an einer Sitzung mit dem Tiefbaudepartement und Quartiervertretern in Hottingen und Hirslanden. Es kamen vier Geschäfte auf den Tisch, weil sich die Bevölkerung über die durcheinandergebrachte Strassenhierarchie in unserem Quartier aufgeregt hat. Das war das Haupttraktandum dieser jährlichen Sitzung. Und die Feststellung war: Die Strassenhierarchie stimmt nicht mehr. Die Autos fahren nicht mehr dort durch, wo sie durchfahren sollten, nämlich auf den Kantonsstrassen. Sie fahren von vornherein weg irgendwo in die Freiestrasse und so weiter, kreuz und quer durchs Quartier. Alle sind unzufrieden. Das ist die Folge der städtischen Politik, Signalisationspolitik, auf kantonal finanzierten Strassen. Und siehe da, plötzlich waren ganz urlinke Vertreterinnen und Vertreter im Quartier der Ansicht: Kann man nicht dafür sorgen, dass die Autos wieder auf den Hauptstrassen rollen? Dann fahren sie nicht durchs Quartier. Das ist doch eine interessante Entwicklung. Und diese Menschen leben dort, im Gegensatz zu Thomas Forrer, der Lärmschutz aus dem Buch kennt.

Geht es den Kanton nichts an? Nun, 50 Millionen Franken kostet es den Kanton mehr, schätzen die VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*), wenn die Stadt weiterhin diese Politik fährt. Wir müssen die Zeche bezahlen. Die Stadt verlangsamt den ÖV. Dadurch wird der ÖV komparativ nicht kompetitiver, es werden einfach alle langsamer und die Wirtschaft leidet. Das ist die Konsequenz: 50 Millionen Franken im Jahr.

Und lieber Daniel Sommer, du bewirtschaftest überkommene Feindbilder mit Hinweis auf Technologien und Besitzverhältnisse von gestern. Wir bauen Strassen, die vielleicht in 20 Jahren einsatzbereit sind, für

die nächsten 100 Jahre. Und wir von der FDP haben keinen Zweifel, dass der Kanton Zürich in 30 Jahren einen klimaneutralen Fahrzeugpark haben wird, der zudem weit geräuscharmer sein wird. Und da kannst du schon Feindbilder von alten «Dieselrochen» oder weiss ich was bewirtschaften, wir bauen für die Zukunft, wir glauben an die Zukunft, an die Innovation, und wir glauben daran, dass das urmenschliche Bedürfnis nach Individualverkehr auch in 100 und auch in 1000 Jahren noch bestehen wird. Besten Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Lieber Marc Bourgeois, es geht nicht nur um Asphalt und Signale, nein, es geht auch um die Menschen, die in diesen Städten wohnen und die durch die Stadtverwaltung vernünftigerweise auch in ihre Betrachtungen einbezogen werden, und die will die alte Kantonsratsmehrheit der letzten Legislatur eben nicht betrachten, sondern die Sache einzig durch die Windschutzscheibe anschauen. Noch eine Korrektur: Du hast gesagt, diese Aufteilung sei nur historisch erklärbar. Nein, sie ist es nicht, du hast es später selber gesagt: Die Komplexität in den Städten ist eben so gross und die Komplexität ist anders als in den Landgemeinden. Darum macht es Sinn, dass die Städte Zürich und Winterthur hier Spezialrechte haben. Und, wie es in der abweichenden Stellungnahme steht, auch andere Agglomerationsgemeinden, die zunehmend urbanisiert sind, wo inzwischen Trams fahren, wo komplexe Wegleitungssysteme sind, sollten viel eher ähnliche Regelungen bekommen wie die Städte Zürich und Winterthur – und nicht in die andere Richtung.

Dann noch zum Lärmschutz: Der Lärmschutz ist wirklich auch wichtig. Ich wohne an einer Strasse, die zu laut ist und an der Tempo 30 eingeführt werden soll. Ich unterstütze das sehr und hoffe, dass das wirklich kommt.

Und zur Zukunft: Die Zukunft in unserer Stadtplanung ist die Flächeneffizienz. Wir fordern die flächeneffizienten Fahrzeuge. Das hat wenig zu tun mit dem Antrieb. Es ist toll, wenn die Autos elektrisch sind, viel Platz brauchen sie aber immer noch und viel Lärm machen sie unter Umständen auch, vor allem über 30 Stundenkilometer. Darum wiederhole ich gern: 30 ist das neue 50 und 20 ist das neue 30, und dann haben wir auch keinen Ausweichverkehr in die Quartierstrassen. Herzlichen Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Ja, Felix Hoesch, es ist richtig, es geht um die Menschen in diesem Kanton. Und

die Menschen in diesem Kanton wollen anständig leben, das ist richtig. Und die Menschen in diesem Kanton wollen ein anständiges Auskommen haben. Und Thomas Forrer hat es vorher schön gesagt: Er hat auf einmal in seiner salbungsvollen Rede über das Gewerbe gesprochen. Ja, natürlich, Sie wollen am Morgen Ihre Gipfeli in der Stadt Zürich, das darf das Gewerbe dann anliefern, weil Sie nämlich dem Gewerbe auch noch verbieten, die Gipfeli in der Stadt Zürich zu backen, wie das passiert ist am Zürichberg oben. So weit sind wir heute. Und leider Gottes ist es halt nicht möglich, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren, wenn man in Bauma oder in Wädenswil wohnt und in Kloten arbeitet. Jetzt können Sie sagen «Das müssen wir alles ändern», Sie wissen selber, dass das nicht geht. Und Sie wissen selber, dass das mit Ihrer Flächeneffizienz nicht geht, Felix Hoesch. Ich kann Ihnen die Flächeneffizienz sehr genau erklären, wie sie die Flächeneffizienz in der Stadt machen sollten: Werfen Sie doch alle Autos raus, werfen Sie alle Elektrovelos raus! Denn die Batterien müssen Sie ja entsorgen und können Sie heute ja auch noch nicht entsorgen. Sie haben auch noch keine Lösung, dafür schreien Sie weiter nach Elektroautos und verbieten die Atomkraftwerke, die als einzige, aber als wirklich einzige eine Lösung unserer Energieproblematik wären. Das ist es genau, was Sie machen: Sie machen eine Verbotspolitik, Sie machen eine Nein-Politik, und Sie leben von unseren Vorfahren und den Leuten in diesem Kanton, die sich für unsere Wirtschaft einsetzen, die arbeiten, und die müssen halt leider Gottes an ihren Arbeitsplatz kommen, sonst hat es dann am Schluss wirklich nur noch die Staatsangestellten in den Städten Zürich und Winterthur, die ja ein Auskommen kriegen und die kein Problem haben, wenn wir in ein wirtschaftliches Problem hineinfahren. Nein, es ist wieder unser Mittelstand, den Sie hier piesacken, und es ist nur der Mittelstand, den Sie piesacken, und das geht nicht.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal: Geschätzter Marc Bourgeois, nur ganz kurz: Wenn Sie der linken Ratsseite mangelnde Verkehrskompetenz zusprechen wollen, dann müssen Sie Ihre Beispiele schon ein bisschen besser auswählen. Wir wissen alle sehr genau, dass die Freiestrasse in Zürich, die Sie als Kronzeugin für eine nicht adäquate Strassengestaltung mit dem Temporegime, dass nicht zusammenpasst, anführen, mit zig Verkehrshindernissen besetzt ist, sodass kein Vernünftiger von der Goldküste diesen Schleichweg heute noch brauchen würde. Wer von der Goldküste her kommt, weiß, dass man über den Klusplatz und dann über den Römerhof fährt, um in

die Stadt zu kommen. Oder untendurch kommt man über den Kreuzplatz. Wir sind verkehrskundig und wir wissen, wovon wir reden. Wenn Sie Beispiele machen, dann machen Sie Beispiele, die Hand und Fuss haben.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Es ist so, dass die heutige Regelung nicht dem Koordinationsgebot gemäss Raumplanungsgesetz entspricht. Das heisst, die Frage der Leistungsfähigkeit wird ja einerseits über den Ausbaustandard definiert und andererseits über die Signalisation. Das war auch der Grund, warum die Regierung zu diesem besagten Postulat gesagt hat: Es braucht eine Änderung im Strassengesetz, eine Grundlage, eben auch ein Koordinationsgebot – und nicht einfach eine Änderung der kantonalen Signalisationsverordnung. Die Geschichte ist bekannt: Sie haben diese Grundlage abgelehnt. Eine Grundlage war in der PI Gantner enthalten, und gestützt darauf ist auch eine Änderung der Signalisationsverordnung in diesem Sinne obsolet und das Postulat kann entsprechend abgeschrieben werden.

Ich möchte auch der Transparenz halber festhalten, dass die kantonale Signalisationsverordnung ihre Grundlage weitgehend im Bundesverkehrsrecht hat, also vor allem verkehrssicherheitsrelevant ist, und deshalb das Geschäft auch wieder in die geschätzte Sicherheitsdirektion zurückgeht, die hier ja für die Umsetzung verantwortlich ist. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 59 Stimmen (bei 23 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 22/2016 mit abweichender Stellungnahme abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Verschiedenes

Geburtstagsgratulation

Ratspräsident Dieter Kläy: Ich gratuliere ganz herzlich zum runden 60. Geburtstag Robert Brunner. (*Applaus*)

33. Kantonsrats-Jassmeisterschaft

Ratspräsident Dieter Kläy: Im Rahmen der 33. Jassmeisterschaft des Zürcher Kantonsrates vom letzten Montag – die Jassmeisterschaften werden jeweils durch Altkantonsrat Samuel Ramseyer organisiert – haben folgende aktuelle oder ehemalige Ratsmitglieder gute Punkte erzielt, ich lese nicht alle vor, aber ich möchte jeweils die ersten drei nennen:

Tobias Langenegger mit 2889 Punkten auf dem ersten Rang (*Applaus*), Beat Huber gleich mit dem ehemaligen Kantonsratspräsidenten Hanspeter Frei mit 2782 Punkten auf Platz 2 (*Applaus*) und Jürg Sulser auf Platz 3 mit 2777 Punkten (*Applaus*).

Beim Differenzler belegen die ersten drei Plätze: Peter Preisig Platz 1, Ruedi Lais Platz 2 und John Appenzeller, ebenfalls ehemaliger Kantonsrat, Platz 3. Herzliche Gratulation (*Applaus*).

Fraktionserklärung der SVP zu einer Strafanzeige

Claudio Schmid (SVP, Bülach): Am 13. Oktober 2019 reichte der eritreische Medienbund Schweiz eine Strafanzeige gegen die SVP Zürich ein. Sofort eröffnete die Staatsanwaltschaft ein Strafverfahren und lädt die SVP mit Schreiben vom 11. November 2019 ein, Auskünfte über verantwortliche Personen zu erteilen. Wenn Zürcher Staatsanwälte plötzlich solche Eile an den Tag legen, muss es sich bei der Beklagten um ihre grosse Kritikerin handeln, der SVP.

Woher röhrt der Eifer der Justizbeamten, derart dringlich ein Verfahren einzuleiten, als würde es sich um ein Kapitalverbrechen handeln? Blicken wir zurück: Ende Juli 2019 ermordete ein Eritreer am Bahnhof im deutschen Frankfurt einen Siebenjährigen, indem er ihn einfach so vor einen einfahrenden Zug stiess. Der Mann war wie zehntausende Eritreer als Folge eines Urteils der damaligen Asylrekurskommission in die Schweiz gekommen. In diesem Zusammenhang kritisierte die SVP die lasche Asylpolitik der Schweizer Bundesbehörden. Obwohl der mutmassliche Mörder den Status eines Flüchtlings erhielt, geben die Behörden bis heute keine Auskunft darüber, weshalb er genau damals Asyl erhalten hatte. Aus Eritrea wandern unter dem Titel «Kriegsdesertion»

zehntausende Flüchtlinge in die Schweiz ein und machen seither exzessiv von unserem grosszügigen Sozialstaat Gebrauch. Viele Eritreer delinquieren. Schauen Sie sich beispielsweise die Kriminalstatistik des Bundes an, wo unter «Beschuldigte Betäubungsmittelgesetz» die Eritreer erstmals hinter den Afghanen auf dem Spaltenplatz auftauchen. Rund 90 Prozent der Eritreer beziehen hier Sozialhilfe, und die Sozialarbeiter in den Gemeinden stellen den Allerwenigsten eine spätere Integrationsfähigkeit in den Arbeitsmarkt in Aussicht. Nach wir vor pilgern unzählige Menschen aus Eritrea in die Schweiz und werden durch unsere Sozialwerke grosszügig mit Mitteln ausgestattet. 2017 handelte es sich bei mehr als der Hälfte der Familiennachzüge um Personen aus Eritrea. In der ersten Hälfte dieses Jahres verzeichnete das SEM (*Staatssekretariat für Migration*) 1474 neue Asylgesuche aus Eritrea. Sozialarbeiter, Lehrerinnen oder Flughafenangestellte nehmen seit Jahren zur Kenntnis, was unsere Bundesbehörden nicht wahrhaben wollen, dass tausende Eritreer mit Wohnsitz in der Schweiz trotz Flüchtlingsstatus in ihr Heimatland reisen und Ferien machen. Unser Staat ist mit jeglichem Versuch, Ordnung in diese Probleme zu bringen, überfordert und scheitert bereits an rudimentären diplomatischen Beziehungen zu diesem Staat.

Als Beleg für angebliche Hassrede nimmt die Zürcher Staatsanwaltschaft die Tatsache, dass der Google-Konzern das inkriminierte Video (*Wahlvideo der SVP Kanton Zürich*) vom Netz genommen hat. Das ist etwas gar dürfzig für eine Behörde, die der Wahrheitsfindung verpflichtet ist. Gerade gestern, am 17. November 2019, feierten Tschechien sowie die Slowakei den 30. Jahrestag des Falls der sozialistischen Diktatur. Gefeiert wurde, dass endlich jeder frei seine Meinung äussern darf und die Wahrheit ausgesprochen werden kann, ohne sofort Strafverfolgung zu befürchten. Und was passiert bei uns in der zwischenzeitlich unfreiheitlichen Schweiz? Fragen Sie sich mal selber. Rassendiskriminierung ist bekanntlich eine Abwertung gegenüber Rassen beziehungsweise Ethnien. Aber Angehörige von Staaten sind weder eine Ethnie noch eine Rasse. Also ist nur schon dieser objektive Tatbestand nicht gegeben. Es wurden auch zu keinem Zeitpunkt pauschal Eritreer abgewertet oder negativ bezeichnet. Wir sind zuversichtlich, dass sich nicht genug Indizien finden lassen, die eine Anklage rechtfertigen, und das Verfahren wieder eingestellt wird. Wir nehmen aber auch mit Befremden Kenntnis, dass eingereichte Strafanzeigen im Kontext mit der SVP sofort behandelt und breitgeschlagen werden. Wir erwarten daher im Gegenzug von der Staatsanwaltschaft eine speditive Erledigung dieses Verfahrens. Besten Dank.

Fraktionserklärung der SP und der Grünen zum Wahlinserat von fünf Regierungsmitgliedern

Markus Späth-Walter (SP, Feuerthalen): Ich verlese Ihnen eine gemeinsame Fraktionserklärung der SP und der Grünen zum Thema «Regierung auf politischen Abwegen», und ich halte mich an die gebotene Kürze:

Mit ihrem Wahlinserat zugunsten des bürgerlichen Ständeratskandidaten (*Ruedi Noser*) hat die regierungsrätliche Mehrheit einen gravierenden Tabubruch begangen. Indem sie sich direkt in einen Wahlkampf einmischt, missbraucht sie ihr Prestige und lässt jegliches demokratische Fingerspitzengefühl vermissen. Nach konstanter Rechtsprechung des Bundesgerichts sollen sich Stimmbürgerinnen und Stimmbürger bei Urnengängen unverfälscht ihre Meinung bilden können. Deshalb ist es Exekutiven verboten, sich in Wahlkämpfe einzumischen. Im vorliegenden Fall wurde dieser Grundsatz ganz offensichtlich missachtet. Dass die gleichen fünf Regierungsmitglieder letzte Woche am Entscheid über eine Stimmrechtsbeschwerde der JUSO mitwirkten, die ihre eigene Handlung zum Thema hatte, ist inakzeptabel. Sie lässt sich mit den gängigen politischen Anstandsregeln schlicht nicht vereinbaren.

Wir begrüssen deshalb den Weiterzug der Stimmrechtsbeschwerde durch die JUSO an die nächste Instanz. Die Beurteilung des regierungsrätlichen Fehlverhaltens durch ein unabhängiges und unbefangenes Gericht ist dringend nötig. Der Geschäftsleitung des Kantonsrates werden wir beantragen, das Verhalten der Regierung bei Wahlkämpfen in einer Aussprache mit den betreffenden Mitgliedern des Regierungsrates direkt zu klären. Ich danke Ihnen.

Rücktrittserklärungen

Gesuch um Rücktritt als Mitglied des Obergerichts von Peter Higi, Zürich

Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Rücktrittsschreiben: «Vor einigen Wochen habe ich das 65. Altersjahr erreicht und damit das ordentliche Pensionierungsalter. Ich erkläre daher meinen Rücktritt als Oberrichter auf Ende April 2020, um jüngeren Kräften Platz zu machen.

Für das Vertrauen, das mir der Kantonsrat mit meiner Wahl zum Oberrichter im Jahr 2010 sowie bei den späteren Erneuerungswahlen geschenkt hat, bedanke ich mich an dieser Stelle nochmals herzlich. Es liegt im Interesse des Obergerichts, dass der Übergang des Amtes an meine Nachfolge möglichst nahtlos erfolgen kann. Ich hoffe, mit meiner heutigen Erklärung den zuständigen Gremien und dem Kantonsrat hinreichend Zeit eingeräumt zu haben, damit dieses Anliegen verwirklicht werden kann.

Mit freundlichen Grüßen, Peter Higi.»

Ratspräsident Dieter Kläy: Oberrichter Peter Higi, Zürich, ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte, hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per 30. April 2020 ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Josef Wiederkehr, Dietikon

Ratspräsident Dieter Kläy: Es wurde ein weiteres Rücktrittsgesuch eingereicht: Kantonsrat Josef Wiederkehr, Dietikon, ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte, hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe auch hier davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt ist entsprechend vorgemerkt.

Würdigung der austretenden Ratsmitglieder

Ratspräsident Dieter Kläy: Wir kommen zur Verabschiedung von fünf Mitgliedern des Kantonsrates. Aufgrund ihrer Wahl in den Nationalrat verabschieden wir uns mit der heutigen Sitzung von vier Ratskolleginnen und einem Ratskollegen. Wir haben die entsprechenden Rücktrittsgesuche in den Sitzungen vom 28. Oktober und 4. November 2019 genehmigt.

Im Folgenden möchte ich die scheidenden Ratsmitglieder würdigen. Aus Zeitgründen verzichten wir auf das Verlesen der einzelnen Rücktrittserklärungen. Diese werden aber im Protokoll publiziert. Den Applaus sparen wir uns für den Schluss auf, dann aber umso herzlicher und umso kräftiger.

Die Reihenfolge der Würdigungen erfolgt nach Eintrittsdatum und dann alphabetisch.

Rücktrittsschreiben von Jörg Mäder, Opfikon

«Aufgrund meiner Wahl in den Nationalrat muss ich schweren Herzens mein Amt als Zürcher Kantonsrat abgeben, ich bitte Sie daher einerseits meinen Rücktritt per 18. November 2019 zur Kenntnis zu nehmen respektive zu genehmigen und andererseits die notwendigen Schritte zur Regelung meiner Nachfolge ab dem 25. November 2019 einzuleiten.

Ich möchte mich ganz herzlich für die vergangenen zehn Jahre bedanken, sowohl bei der Geschäftsleitung als auch bei den Kolleginnen und Kollegen im Rat, dem Regierungsrat und den Medien, aber vor allem auch bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der parlamentarischen Dienste und der übrigen Verwaltung. Für eine gute Politik sind sie alle von zentraler Bedeutung, ungeachtet, wie bekannt oder gar prominent die einzelnen Ämter und Aufgaben sind.

Wir können stolz sein auf unser politisches System, auch wenn wir bei der einen oder anderen Gelegenheit die Stirn runzeln. Aber die Schweiz im Allgemeinen und der Kanton Zürich im Speziellen bieten ihren Bürgerinnen eine reiche Auswahl an Parteien, Meinungen und Inhalten und eine Kultur, in der diese hart, aber fair einander gegenübergestellt werden. Etwas, um das uns viele Länder beneiden.

Für mich persönlich war natürlich die Beratung rund um das Gemeindegesetz eines der zentralen Geschäfte meiner Ratszeit. Dieses Gesetz war in vielerlei Hinsicht für mich sehr lehrreich und die überschallschnelle Behandlung von 300a/2018 ein schon fast spektakulärer Abschluss. Aber ich glaube, wir alle haben in diesen Debatten viel voneinander gelernt. Und genau daran kann ein Staat wachsen. Im gleichen Sinne fand ich immer die Geschäfte, Anträge oder Ideen am spannendsten, bei denen – zumindest anfangs – keine klare Parteizuordnung machbar war.

Ich freue mich nun, nicht nur meine Partei, sondern auch den Kanton Zürich im Nationalrat vertreten zu dürfen, und darf dank euch allen auf viel Erfahrung und gute Kontakte zurückgreifen. Danke.»

Ratspräsident Dieter Kläy: 2009 rückte das GLP-Mitglied Jörg Mäder für den zurückgetretenen Hans Meier in den Kantonsrat nach. 2011, 2015 und im letzten Frühling gelang ihm die Wiederwahl.

Ab 2011 war Jörg Mäder Mitglied der Kommission für Staat und Gemeinden. Zu den grossen Geschäften, für die er sich stark engagierte, gehörten das Gemeindegesetz und das Einführungsgesetz zum Kindes- und Erwachsenenschutzrecht. In Umwelt-, in gesundheits- und sozialpolitischen Fragen war der doktorierte Umweltnaturwissenschaftler und Opfiker Stadtrat ein geschätztes Mitglied unseres Rates. Auch innerhalb seiner Partei hatte Jörg Mäder einiges erreicht: 2019 erzielte er als Regierungsratskandidat der GLP ein sehr respektables Resultat.

Rücktrittschreiben von Judith Bellaiche, Kilchberg

«Mit diesem Schreiben bitte ich Sie, meinem Rücktritt aus dem Kantonsrat per Eintrittsdatum meines Nachfolgers stattzugeben.

Seid mir bitte nicht böse, dass ich mich nicht, wie es üblich ist, schweren Herzens vom Kantonsrat verabschiede. Mein Herz ist leicht, ja regelrecht beflügelt von meiner Wahl in den Nationalrat. Dass mir nach so vielen Jahren politischer Arbeit der Sprung ins Bundesparlament nun gelungen ist, erfüllt mich mit Dankbarkeit und Glückseligkeit.

Das Leben ist nichts anderes als eine grosse Lernwerkstatt mit vielen verschiedenen Stationen, und so hat mich die Arbeit im Kantonsrat politisch geschult, gebändigt und auf die neue Herausforderung vorbereitet. Ihr alle habt einen Beitrag dazu geleistet, jede und jeder auf ihre/seine eigene Art mit unterschiedlichen Handwerken, Arbeitsweisen und Ansichten. Für dieses unbezahlbare Geschenk danke ich Euch allen von Herzen.

Allerdings bin ich nicht zum allerletzten Mal hier: Bereits heute möchte ich euch bitten, mir einen Platz auf der Tribüne zu reservieren für die Ratssitzung vom 10. Mai 2021. Für nichts auf der Welt würde ich die Wahl unseres Benno Scherrer zum Kantonsratspräsidenten verpassen wollen. Ich freue mich jetzt schon auf das Wiedersehen.

Derweil wünsche ich euch weiterhin leidenschaftliches Postulieren und Politisieren, lustvolles Proklamieren und Polemiseren und launiges Plädieren, Pointieren und Parlieren zugunsten unseres Kantons. Danke, dass ihr hier die Stellung haltet.»

Ratspräsident Dieter Kläy: Judith Bellaiche wurde 2011 für die GLP in den Kantonsrat gewählt und hat ihren Sitz 2015 und 2019 erfolgreich verteidigt.

Seit ihrem Eintritt in den Kantonsrat ist sie Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben. Stark engagiert hat sie sich vor allem für die Themen «Digitalisierung» und «Start-ups». Zudem war sie zwischen 2015 und 2019 Mitglied der Interfraktionellen Konferenz.

Zu erwähnen ist auch ihr Engagement auf Gemeinde- und Parteibene. So war Judith Bellaiche zwischen 2010 und 2018 Gemeinderätin von Kilchberg und amtiert seit 2017 als Vizepräsidentin der GLP des Kantons Zürich.

Rücktrittsschreiben von Barbara Schaffner, Otelfingen

«Aufgrund meiner Wahl in den Nationalrat trete ich auf den Zeitpunkt der Regelung meiner Nachfolge als Kantonsrätin zurück. Als begeisterte Seglerin nutzte ich schon 2011 die günstigen Winde, die mich in den Kantonsrat trugen – in meine erste Legislatur in einem politischen Amt überhaupt. Nach einer zweiten Legislatur im Gegenwind haben Wind und Wellen wieder gedreht und meine jetzige Wahl in den Nationalrat ermöglicht. Frei nach den Scorpions (*deutsche Rockband*) ist es der «wind of change», dem ich zugehört habe und der mich in mein neues Amt nach Bern segeln lässt, «I share the dream of the children of tomorrow» und nehme diesen Traum von einer nachhaltigen, kooperativen und friedlichen Welt nach Bern mit.

Der «wind of change», der uns nun erfasst hat, ist aber nur der Ausläufer eines grösseren Sturmtiefs, das sich schon lange zusammengebraut hat. 1968, in meinem Geburtsjahr, wurde der «Club of Rome» gegründet, der in seinem Buch «Die Grenzen des Wachstums» auf dieses Sturmtief auf dem offenen Meer und die Problematik des zunehmenden Ressourcenverbrauchs hingewiesen hat. Die Grünliberalen haben diesen Wind etwas früher gespürt als andere. Es ist uns seit der Gründung ein Anliegen, die Auswirkungen der Sturmwellen, die auf unsere Küsten treffen, möglichst gering zu halten oder sogar zum Guten zu nutzen. Politisch ist uns das dieses Jahr sehr gut gelungen. Wir konnten auf der grünen Welle reiten und persönlich durfte ich auf der Liste der Grünliberalen nach vorne surfen. Eine Tatsache, die ich als einen klaren Auftrag meiner Wählerinnen und Wähler annehme, mein Engagement für eine zukunftsfähige Energieversorgung und eine gesunde, natürliche Umwelt in Bern weiterzuführen.

Aus meiner Kantonsratstätigkeit kann ich da auf einige Erfolge in der Kommissionsarbeit zurückblicken, die mir persönlich am wichtigsten war, aber wenig im Blick der Öffentlichkeit stand. Öffentlichkeitswirksam waren dagegen meine Vorstösse zum Schutz der einheimischen Krebsarten oder für eine Solaranlage auf der Kanti Büelrain. Und noch mehr Aufmerksamkeit erzielte der gemeinsame Erfolg bei der Referendumsabstimmung zum Wassergesetz. Das Thema Wasser ist also auch eng mit meiner Kantonsratszeit verknüpft.

Ich bleibe deshalb bei dieser Bildsprache und bedanke mich bei meiner Fraktion, die unter den Kapitänen Thomas Maier, Benno Scherrer und Michael Zeugin immer eine gute Mannschaft bildete und es verstand, das Fraktionsschiff im stürmischen Gegenwind ebenso auf Kurs zu halten wie in günstigen Winden. Ich werde die Zusammenarbeit mit meiner Fraktion vermissen. Aber am meisten vermissen werde ich den Tisch in der Hafenkneipe, an dem sich die Konkurrenten auf dem Wasser vor und nach der Regatta zum gemeinsamen Fachsimpeln treffen.

Vielen Dank euch allen für die guten, parteiübergreifenden Kontakte und Diskussionen.»

Ratspräsident Dieter Kläy: Ebenfalls 2011 wurde Barbara Schaffner für die GLP in den Kantonsrat gewählt und für die darauffolgenden zwei Legislaturen erfolgreich wiedergewählt. 2018 wurde sie zudem Otelfinger Gemeindepräsidentin.

Seit acht Jahren ist sie Mitglied der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt. Vor allem für die Energiepolitik des Kantons hat sie sich in dieser Zeit sehr stark engagiert. Dabei brachte sie ihr Fachwissen als Physikerin und Energiewissenschaftlerin in die Beratungen ein.

Von 2013 bis 2015 war Barbara Schaffner zusätzlich Mitglied der Kommission für Planung und Bau. Insofern überrascht es nicht, dass sie mit einigen ihrer Vorstösse auch Bauthemen ansprach. Schliesslich soll an dieser Stelle auch ihr Einsatz für die gefährdeten Steinkrebse erwähnt sein, ein Anliegen, dass ohne sie wahrscheinlich weniger Aufmerksamkeit genossen hätte.

Rücktrittsschreiben von Corina Gredig, Zürich

«Die Zürcher Bevölkerung hat mich am 20. Oktober in den Nationalrat gewählt. Ich habe mich entschieden, mich fortan mit meiner ganzen Kraft und Energie diesem neuen Amt zu widmen. Deshalb reiche ich heute meinen Rücktritt aus dem Kantonsrat per 18. November 2019 ein

und bitte Sie gleichzeitig, die notwendigen Schritte zur Regelung meiner Nachfolge ab dem 25. November einzuleiten.

Während des letzten halben Jahres habe ich in unserem Parlament viele sehr engagierte Kolleginnen und Kollegen aus allen Parteien kennengelernt, die sich mit grosser Verve für tragfähige und nachhaltige Lösungen einsetzen. Insbesondere freut es mich, dass wir einen ersten Pflock bei der ausserfamiliären Kinderbetreuung einschlagen konnten und Zürich beim Klimaschutz vorwärtsmachen wird.

An dieser Stelle möchte ich mich noch bei allen für die überparteilich gute Zusammenarbeit und den respektvollen Umgang untereinander danken. Ich freue mich über den weiteren Austausch mit dem Kantonsrat, der Regierung und Verwaltung im Rahmen meines neuen Amtes.»

Ratspräsident Dieter Kläy: Corina Gredig wurde im Mai 2019 für die Stadtzürcher GLP in den Kantonsrat gewählt. Sie nahm Einstieg in die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit.

Gestartet hatte Corina Gredig ihre Parlamentskarriere 2017 als Gemeinderätin der Stadt Zürich. Nach ihrer Wahl in den Zürcher Kantonsrat gab sie dieses Mandat auf. Bereits vor ihren Wahlerfolgen engagierte sich die Politikwissenschaftlerin aktiv für ihre Partei und wurde von dieser 2018 zur Co-Präsidentin der Kantonalpartei gewählt. Seit 2019 gehört sie zudem auch dem Vorstand der GLP Schweiz an.

Rücktrittsschreiben von Meret Schneider, Uster

«Kurz war sie, meine Zeit im Kantonsrat, kurz aber enorm spannend. Nach fünf Jahren Gemeindepolitik war es ungemein aufregend und interessant, einen Einblick in die Kantonspolitik und den Ratsbetrieb zu erhalten. Gerade zu Beginn kam mir alles enorm gross und von unglaublicher Tragweite vor und ich fühlte und fühle mich geehrt und privilegiert, hier eine Zeit lang am gesetzgebenden Prozess teilgenommen zu haben. Auch die Arbeit in meiner Kommission war wirklich eine Freude und der Übergang vom Zustand ‹Oh je, ich versteh ja gar nichts und habe keine Ahnung› zu einem Zustand, in dem ich mir zumindest subjektiv den Durchblick zurückkämpft hatte, ging auch dank guter Einführung und sehr wertvoller Weiterbildung erstaunlich schnell und stolperfrei vonstatten. Ich danke hierbei insbesondere meinen Kommissionsmitgliedern, mit denen die Arbeit auch zwischenmenschlich wirklich motivierend war und die ich auf jeden Fall vermissen werde.

Ich bin froh, diesen Zwischenschritt vom kommunalen ins kantonale Parlament getan zu haben, bevor es mich nun in die nationale Politik

verschlägt. Viel habe ich gelernt, vieles werde ich nicht vergessen und die Erfahrungen waren allesamt wertvoll. Mein Wissensrucksack hat sich nicht nur mit den Abläufen im Budgetprozess des Kantons und jeder Menge Know-how zu aufsichtsrechtlichen Themen wie Public Corporate Governance gefüllt, sondern auch mit ganz praktischen Dingen wie dem Umgang mit Medien im Ratsbetrieb, der Zusammenarbeit in einer viel grösseren Fraktion als auf Gemeindeebene, dem Anlegen eines intelligenten Ordnersystems, das den schnellsten Zugriff auf die wichtigen Materialien ermöglicht und dem Dresscode für Frauen in der SVP. Ja, nicht für die Schule, für das Leben lernen wir. Und wenn ich auch nicht mehr alle Flüsse des Kantons Zürich aufzählen könnte wie zu Schulzeiten, so weiss ich wenigstens nach meiner Zeit hier, welche Fische darin nicht mehr leben (*Anspielung auf ein Wandbild im Foyer des Rathauses*). Ja, auch das Ratsgebäude hat schliesslich viel zu bieten. Ich verabschiede mich mit einem lachenden und einem weinenden Auge und danke allen ganz herzlich für die gute Zeit, insbesondere meiner Fraktionschefin, die mir so einige Nachhilfelektionen erteilt hat, der ganzen Fraktion und den Kommissionsmitgliedern.»

Ratspräsident Dieter Kläy: Ebenfalls für die Grünen im Frühling dieses Jahres wurde Meret Schneider aus Uster in den Kantonsrat gewählt. Trotz ihrem jungen Alter war sie vielen schon länger ein Begriff, zum Beispiel durch das Dok-Filmporträt von SRF (*Schweizer Radio- und Fernsehgesellschaft*), welches ihr Engagement gegen Foodwaste thematisierte.

Angefangen sich politisch zu engagieren hat Meret Schneider mit 17 Jahren, als sie den Jungen Grünen beitrat. 2014 wurde sie in den Gemeinderat von Uster gewählt und schaffte im Mai 2019 den Sprung in den Kantonsrat. Als Mitglied der Aufsichtskommission Bildung und Gesundheit setzte sie sich neben umweltpolitischen Fragen in den letzten Monaten auch mit kantonalen Aufsichtsfragen auseinander.

Damit sind wir am Ende der Laudatio. Wir danken den geschätzten Kolleginnen und dem geschätzten Kollegen für ihr Wirken in unserem Parlament und wünschen ihnen als Nationalratsmitgliedern viel Erfolg und vor allem viel Freude. (*Applaus*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

– Raumentwicklung und Nacht

Motion Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal)

- **Anpassung des Jugendstrafrechts**
Parlamentarisch Initiative *Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht)*
- **Stellenwert des ÖV am linken Zürichsee-Ufer**
Anfrage *Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil)*
- **Unlautere Praktiken im medizinischen Diagnostikbereich**
Anfrage *Benjamin Fischer (SVP, Volketswil)*

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Zürich, den 18. November 2019

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 2. Dezember 2019.