


**193. Sitzung, Montag, 29. Januar 2007, 8.15 Uhr**

 Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*
**Verhandlungsgegenstände**
**1. Mitteilungen**

- Antworten auf Anfragen ..... Seite 13664
- Nachmittags-Sitzung ..... Seite 13664
- Geburtstagsgratulation ..... Seite 13664
- Sportliche Erfolge ..... Seite 13664
- Todesfall..... Seite 13664
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage*..... Seite 13664

**2. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)**

 Antrag des Regierungsrates vom 17. November 2004  
 und geänderter Antrag der KPB vom 2. November  
 2006, **4222a**..... Seite 13665

**Verschiedenes**

- Rücktrittserklärungen
  - *Rücktritt von Remo Bornatico als Oberrichter*..... Seite 13729

**Geschäftsordnung**
*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Das Wort wird nicht verlangt.  
 Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

## **1. Mitteilungen**

### ***Antworten auf Anfragen***

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf fünf Anfragen zugestellt. KR-Nrn. [300/2006](#), [304/2006](#), [308/2006](#), [405/2006](#), [406/2006](#).

### ***Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses***

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 188. Sitzung vom 23. Januar 2007, 16.30 Uhr

### ***Nachmittags-Sitzung***

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Die heutige Nachmittags-Sitzung wird mindestens bis 18 Uhr dauern, höchstens aber bis 18.30 Uhr. Ich bitte Sie, sich darauf einzustellen.

### ***Geburtstagsgratulation***

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Ich gratuliere Carmen Walker zu ihrem heutigen Geburtstag.

### ***Gratulation zu sportlichen Erfolgen***

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* An der Eiskunstlauf-Europameisterschaft in Warschau hat die 22-jährige Sarah Meier unserem Kanton und vor allem ihrer Gemeinde Bülach eine riesengrosse Freude bereitet. Ich gratuliere Sarah Meier zur Silbermedaille und wünsche ihr weiterhin viel Erfolg.

Dasselbe gilt es zu vermelden von der Skeleton-Weltmeisterschaft in Sankt Moritz. Dort hat der 39-jährige Klotener, Gregor Stähli, für den Kanton Zürich den Weltmeistertitel geholt. Auch seiner tollen Leistung gilt unsere Gratulation.

### ***Todesfall***

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Unser Leben besteht nicht nur aus Höhepunkten, sondern auch aus Tiefschlägen. Ich habe Ihnen mitzuteilen, dass unser Ratsmitglied Marcel Burlet am Samstag seinen

Sohn Joël Burlet wegen eines Verkehrsunfalls verloren hat. Ich entbiete unserem Kollegen und seiner Familie unser Beileid und bei der nun folgenden Verkehrsdebatte bitte ich Sie um entsprechende Rücksichtnahme.

## **2. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)**

Antrag des Regierungsrates vom 17. November 2004 und geänderter Antrag der KPB vom 2. November 2006, [4222a](#)

### *Fortsetzung der Beratungen*

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Wir setzen die am vergangenen Freitag unterbrochene Debatte bei einer zusammengefassten Gruppe fort. Es betrifft dies die Minderheitsanträge 87, 88, 89 und 90.

Vorerst Folgendes: Wenn Sie einen Rückzug haben, so bitte ich Sie, diesen den anderen Fraktionen, den Kommissionsvorsitzenden und der Baudirektion zu kommunizieren.

Neu zurückgezogen sind folgende Minderheitsanträge: 96, 103, 104, 105 und 156.

Wenn Sie Ihre Voten schriftlich verfasst haben, bitte ich Sie, die schriftlichen Voten der Protokollführerin zu überreichen. Wenn Sie sie ihr in elektronischer Fassung schicken können, können wir damit die Protokollverfassung beschleunigen.

Objekt 35, «Moosackerstrasse, Uster»

### ***Minderheitsantrag 87 Peter Weber:***

*Das Objekt 35, «Moosackerstrasse Uster», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.*

### ***Eventualminderheitsantrag 88 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Falls die Moosackerstrasse gebaut wird, Ergänzung wie folgt: Es sind verkehrsberuhigende Massnahmen in der Riediker-, Talacker-, Zentral- und Zürichstrasse, wie u. a. flächendeckend Tempo 30 in allen Quartieren, zu realisieren. Mit geeignetem ergänzendem Linienangebot des ÖV ist dafür zu sorgen, dass Erholung Suchende per ÖV rund um den See gelangen können; gegebenenfalls mit der Eröffnung neuer*

*Buslinien von Bahnzentren um den See zu Gemeinden rund um den See, z. B. Uster–Riedikon–Egg bzw. Egg–Maur–Fällanden–Schwerzenbach.*

Objekt 36, «Uster-West»

***Minderheitsantrag 89 Peter Weber:***

*Das Objekt 36, «Uster-West», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.*

***Eventualminderheitsantrag 90 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Falls Uster-West gebaut wird, Ergänzung wie folgt: Um das Verhalten der Grundwasserströme und der Vegetation des Werriker-/Glattenriets zu erkunden, ist ein/e Moorhydrologe/-in während mindestens fünf Jahren zu beauftragen. Erst nach positivem Bericht ist der Bau einer Unterführung an der geplanten Stelle möglich. Auf den Bau eines Viaduktes über die SBB-Linie als Verbindung Zürichstrasse-Weststrasse ist aus Gründen des Landschaftsschutzes zu verzichten. Auf einen Ausbau der Werrikerstrasse ist zu verzichten, da sonst Werrikerriet und Glattenriet vom Hoperenriet getrennt würden.*

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Moosackerstrasse, Uster: Es geht wiederum um einen direkten Zubringer mit einer zweistreifigen HVS zur Oberlandautobahn, als Querverbindung vom Gebiet Pfannenstiel hinüber ins Glatttal, mitten durch ein bestehendes hoch qualifiziertes Wohngebiet der Stadt Uster, welches zudem noch nicht fertig verdichtet ist. Dass man mit dieser HVS glaubt, den Stadtkern zu entlasten, aber gleichzeitig sagt, die Erreichbarkeit des Zentrums bleibe gewährleistet, ist schlitzohrig. Das sieht die SP vielleicht differenzierter. Es ist offenbar dem Stadtpräsidenten mit seinen Verkehrsplanern nur wichtig, dass der Umfahrungsstrasse eine gute Kostenwirksamkeit bescheinigt ist. Ich verstehe, dass Kosten für den Bau von Strassen genau ermittelt werden können. Es soll aber nicht das einzige Kriterium bei der Beurteilung von Tangenten oder Umfahrungen sein. Ich appelliere an die Nachhaltigkeitsformel, wonach mit der ausgewiesenen Wirtschaftlichkeit auch die Kosten von Umwelt, Lärm und Luft, und die Kosten der Sozialverträglichkeit, Wohnqualität in Uster mit einbezogen werden sollten. Vermutlich ist das zu kompliziert.

Dann rede ich zum Eventualminderheitsantrag 88: Den geforderten verkehrsberuhigenden Massnahmen und dem zu ergänzenden Linien-

angebot des ÖV können Sie nichts entgegen halten. Das ist jetzt Pflicht. Sind Sie einverstanden?

Minderheitsantrag 89: Dieser Richtplaneintrag, gegen den ich mich wende, ist bekanntlich wie viele andere Objekte zwischenzeitlich ein ausführungsfähiges Projekt, welches wir im Strassenbauprogramm 07/09 zur Kenntnis nehmen durften. Auch hier wird der Umfahrungs-idee eine gute Kostenwirksamkeit attestiert. Bedenken Sie zudem, dass es aus der Sicht des Richtplanverfahrens höchst bedenklich, ja rechtlich unsauber ist, wenn nachgelagerte Verfahren sozusagen vorgelagert werden.

Zum Eventualminderheitsantrag 90: Jetzt wird es spannend, weiss man doch aus den Medien, dass die Volkswirtschaftsdirektion beim Umfahrungsprojekt Uster-West Geld sparen will. Das Projekt kostet offenbar 18 Millionen Franken. Die Analyse hatte gezeigt, es müssten nur Trottoirs gebaut werden, wo sie zwingend nötig sind. Der Langsamverkehr ist für Uster-West ein Fremdwort. Gleiches gilt für die Beleuchtung. Nicht zuletzt aus Spargründen wird auch auf eine Unterführung der Bahnlinie bei Werrikon verzichtet und ein landschaftsverträgliches, optisch schönes Viadukt über die S-Bahn-Linie geplant. Das alles auf Kosten des Landschaftsschutzes.

Dabei fordern wir mit dem Eventualminderheitsantrag das blanke Gegenteil. Lesen Sie es selber nach. Eine Baueingabe mit entsprechendem Baugespann, wonach sich die Bevölkerung ein entsprechendes Bild über das zukünftige geniale Ingenieurbauwerk als Westportal von Uster machen könnte, wird vermutlich am Souverän vorbeigeschmuggelt. Ich staune, wie zentral wichtig diese Strassenprojekte eingestuft werden. Im letzten Bauprogramm der Staatsstrassen nahmen wir im Rat die Ostumfahrung Uster-West als Objekt über 3 Millionen Franken zur Kenntnis. Die Regierung attestiert wiederum eine famose Kosten-Nutzen-Wirksamkeit, ohne auf die Problematik des Landschaftsschutzes zum angrenzenden Werrikerriet und Glattenriet einzugehen. Ich und die Grünen sind gespannt, wie und mit welcher Mehrheit dieses Strassenbauvorhaben noch dieses Jahr, weil es für Uster existenziell wichtig zu sein scheint, hier in diesem Rat durchgeboxt werden soll.

Ich bitte Sie, allen vier Minderheitsanträgen zuzustimmen.

*Stefan Feldmann (SP, Uster):* Wer die Verkehrssituation in Uster kennt, weiss, dass diese insbesondere im Stadtzentrum alles andere als befriedigend ist. Der Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse er-

giesst sich auf zwei Achsen praktisch unmittelbar ins Stadtzentrum. Die Ost–West-Verbindung ist zudem eine Altlast aus den städtebaulich verheerenden Siebzigerjahren. Aufgrund dieser unbefriedigenden Verkehrsführung ist die Stadt Uster auch heute noch eine Stadt ohne eigentliches Zentrum. Die Stadt Uster hat in den letzten Jahren viel unternommen, um das Zentrum attraktiver zu gestalten. Zurzeit ist das Herzstück dieser Politik, das zentrale Geviert im Kern Uster in Bau. Weitergehende Pläne existieren, doch kann diese Politik der Aufwertung des Stadtzentrums letztlich nur gelingen, wenn es auch gelingt, für die Verkehrsproblematik im Stadtzentrum eine Lösung zu finden. Ansonsten bleibt trotz aller Fortschritte diese Politik zum Scheitern verurteilt.

Für dieses Problem könnte – und ich betone die Möglichkeitsform – die Moosackerstrasse im Verbund mit Uster West eine Lösung darstellen. Sie würde es erlauben, den Nord–Süd-Verkehr am Zentrum vorbeizuführen, die bisherigen Hauptverkehrsachsen abzuklassieren und so Uster in seinem Zentrum attraktiver zu machen. Deshalb will die SP-Fraktion diese Möglichkeit nicht von vornherein verunmöglichen und lehnt die ersatzlose Streichung beider Objekte aus dem Verkehrsrichtplan ab.

Sie ist aber gleichzeitig und ganz entschieden der Meinung, dass falls die beiden Objekte gebaut werden sollen, diese mit Auflagen verbunden werden müssen, damit der Mehrwert, den wir durch die Abklassierung der bisherigen durch das Zentrum führenden Strassenschneise Winterthurer-, Zürich- und Zentralstrasse und damit verbunden eine Aufwertung des Zentrums für unsere Stadt erhalten, nicht durch eine Minderung der Lebensqualität in anderen Teilen der Stadt wieder aufgefressen wird. Das heisst im Zusammenhang mit der Moosackerstrasse: Einführung von Tempo 30 in den umliegenden Quartieren und eine Dämpfung des Verkehrsdrucks in Richtung See durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit mittels öffentlichen Verkehrs. Für Uster-West heisst es zusätzlich vertiefte moorhydrologische Abklärungen, damit dem angrenzenden Werriker- und Glattenriet keinen Schaden zugefügt wird. Die SP-Fraktion unterstützt deshalb die beiden Eventualminderheitsanträge.

Erlauben Sie mir noch zwei kleine Bemerkungen zum Schluss: Bezüglich Querung der Bahnlinie kommt für Uster West in unseren Augen einzig und alleine eine Unterführung in Frage. Eine Überführung wäre eine landschaftsschützerische Todsünde, würde man doch gleichermassen ein Unding von Brücke mehr oder weniger mitten in die flache Landschaft stellen und dadurch der drittgrössten Zürcher Stadt ein ziemlich hässliches Eingangstor bescheren.

Und zweitens nehme ich mit Befriedigung zur Kenntnis, dass aus den Erläuterungen zu den Einwendungen klar hervorgeht, dass ein Ausbau der Werrikerstrasse nun doch nicht vorgesehen ist. An der Öffnung einer zusätzlichen Querverbindung zur parallel verlaufenden kantonalen Hauptstrasse und zur parallel verlaufenden Autobahn besteht aus Ustemer Sicht nun wirklich kein Interesse. Dass dieser Unsinn nun vom Tisch ist, ist positiv zu werten.

*Werner Hürlimann (SVP, Uster):* Als ehemaliger Präsident der Kommission Planung und Bau des Gemeinderates von Uster und heutiger erster Vizepräsident des Gemeinderates Uster bitte ich Sie, die Minderheitsanträge 87 und 89 sowie auch die Eventualminderheitsanträge 88 und 90 abzulehnen.

Die Objekte 35 und 36 sind für Uster äusserst wichtig. Sie ermöglichen zusammen mit der Schliessung der Lücke in der Oberlandautobahn und der in diesem Zusammenhang geplanten Unterführung Aathalstrasse eine wirksame Entlastung des Ustemer Stadtkerns vom Durchgangsverkehr. Die SP-, die EVP-, die FDP- und die SVP-Ortsparteien von Uster haben die Strasse Uster West gemäss dem Objekt 36 mit einer Querung der Bahnlinie im Gebiet Looren in einem kommunalen Abstimmungskampf vehement unterstützt. Diese Parteien haben der Stimmbürgerschaft den Bau der Strasse Uster West schmackhaft gemacht und sich dadurch verpflichtet, sich für diese einzusetzen. Die immer noch aktive Ortsgruppe des Landesrings um ihren bestbekanntesten Verhinderungspolitiker wollte eine Bahnquerung an anderer Stelle. Es ist erstaunlich, dass sich der Antragsteller Peter Weber aus Wald für diesen Streichungsantrag einspannen lässt.

Die SP-Fraktionsmitglieder, die den Minderheitsantrag 90 unterstützen, möchte ich daran erinnern, dass die Ortspartei der SP im Abstimmungskampf den Bau der Strasse Uster West befürwortet hat. Es wirkt für mich daher etwas eigenartig, wenn SP-Fraktionsmitglieder den Eventualminderheitsantrag unterstützen, der den Bau dieser Strasse verzögert oder gar gefährdet. Die Planungsmassnahmen für dieses

Projekt sind bereits weit fortgeschritten. Die im Eventualantrag 90 geforderten Massnahmen sind weitgehend berücksichtigt, da im Zusammenhang mit der Erschliessung der Arbeitsplatzzone Looren diese Abklärungen bereits gemacht worden sind. Der Ausbau der Werrikerstrasse ist kein Hauptbestandteil des Projekts und wird auch von uns abgelehnt. Er ist auch kein Bestandteil des Richtplaneintrags. Daher darf dieser Projektteil nicht zum Scheitern des ganzen Projektes Uster West führen.

Der Minderheitsantrag 87 zum Objekt 35 ist die logische Weiterführung des Verkehrs ab der Strasse Uster West über die Zürich-, die Wil- und die Moosackerstrasse, um den Kern von Uster zu entlasten. Es geht auch nicht an, dass mit dem Verkehrsrichtplan die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in allen Quartieren von Uster festgelegt wird, wie sie mit dem Eventualminderheitsantrag 88 gefordert wird. Uster hat zudem ein gut ausgebautes Ortsbusnetz, das laufend den Bedürfnissen angepasst wird.

Uster braucht dringend eine Lösung der Verkehrsprobleme. Diese sind zu einem grossen Teil durch den Ausbau der S-Bahn und den damit zusammenhängenden längeren Schliesszeiten der Barrieren entstanden. Auf dem Gebiet der Stadt Uster sind gegenwärtig noch elf Bahnübergänge mit Barrieren gesichert. Dies führt zu einer starken Behinderung des gesamten Strassenverkehrs, auch des Busverkehrs im Zentrum, da Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr durch das Zentrum von Uster geführt werden müssen.

Lehnen Sie aus den genannten Gründen die Minderheitsanträge 87 und 89 sowie die Eventualminderheitsanträge 88 und 90 wuchtig ab. Die Bevölkerung von Uster und Umgebung dankt es Ihnen.

*Thomas Maier (GLP, Dübendorf):* Das so genannte Verkehrsproblem Uster, falls es denn wirklich eines gibt, wird mit dem Neubau der Umfahrung Uster keineswegs gelöst. Leider muss ich Stefan Feldmann ein bisschen widersprechen. 80 bis 90 Prozent des Verkehrs von Uster Richtung Autobahnanschluss Uster West und Uster Ost auf die A53 ist aus Uster entstehender Quellverkehr und somit hausgemacht. Ein Problem mit dem Durchgangsverkehr Richtung Mönchaltorf gibt es nicht. Die heute bestehenden Bahnübergänge und Unterführungen reichen vollständig aus zur Bewältigung des Verkehrs und stellen ein natürliches Tropfensystem dar, das den Verkehr in geordnete Bahnen lenkt. Dieses Tropfensystem wird notabene an anderen Orten teuer erstellt. Die Quartiere sind nur mässig belastet. Damit ist ein Neubau ei-

ner Umfahrung komplett überflüssig. Es ist eine Illusion zu glauben, wir könnten damit das Zentrum entlasten. Dazu kommt, dass mit der Umfahrung durch die Looren ein wichtiges Natur- und Erholungsgebiet zerschnitten wird. Wollen wir wirklich auch hier noch durch ein Naherholungsgebiet eine neue Strasse bauen? Auch hier sind neue Wohngebiete mit Wohnungen gehobenen Standards mit Verkehr neu belastet analog zu den neuen Strassen in Fällanden und Schwerzenbach.

Ich selber wohne in der Region und bin auf die Naherholungsgebiete um den Greifensee und auch in der Region Uster angewiesen. Ich bitte Sie, auf diese unnötige Strasse zu verzichten, unsere Wohngebiete und die Natur zu schützen und vor allem viel unnötig verbautes Geld zu sparen. Uster ist mit der S15, S14, S9, S5 und einem dichten Ortsbusnetz optimal an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Ich sehe wirklich nicht ein, warum es hier noch eine Umfahrungsstrasse braucht.

*Peter Roesler (FDP, Greifensee):* Genau dieses Tropfensystem und das Abklemmen des Verkehrs sind es, was mich ärgert. Die Umfahrung, die dann benützt werden wird, ist die Seestrasse in Greifensee. So wird Uster umfahren. Ich bitte Sie, sämtliche Zusatz- und Eventualminderheitsanträge abzulehnen.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 123 : 26 Stimmen, den Minderheitsantrag 87 abzulehnen.**

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 63 Stimmen, den Eventualminderheitsantrag 88 abzulehnen.**

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 108 : 18 Stimmen, den Minderheitsantrag 89 abzulehnen.**

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 69 Stimmen, den Eventualminderheitsantrag 90 abzulehnen.**

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Der Minderheitsantrag 91 ist zurückgezogen.

***Minderheitsantrag 92 Max Clerici, Carmen Walker Späh, Peter Weber:***

*Das Objekt 37, «Umfahrung Rämismühle», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.*

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Fürststalstrasse Rämismühle, zuerst zur Problematik einer HVS durch das 40 Kilometer lange Tösstal von Winterthur nach Steg und weiter durch das Jonatal weg nach Dürnten. Auf dieser konsequent parallel zum ÖV verlaufenden, wahrscheinlich längsten ununterbrochenen HVS des Kantons Zürich werden zahlreiche grosse Dörfer wie Kollbrunn, Turbenthal, Bauma, Fischenthal und Wald mitten durchfahren. Die meisten Dörfer sind Strassendörfer. Der zunehmende internationale Verkehr benutzt das Tösstal leider auch als Schleichweg.

Fokussiert auf unseren Sonderfall Rämismühle, wo dieser Durchgangsverkehr am Siedlungsrand für die Bewohner selbstredend störend ist, soll eine 540 Meter lange Umfahrung um ein in den Achtzigerjahren erstelltes Gross-Altersheim geführt werden. Durch die vorgeschlagene Trasseeführung entlang der S26 wird der Verkehr sämtliche Altersheimzimmer zusätzlich belärmen. Objektiv betrachtet ist dies eine schlechtere Lösung und im Kontext zum Tösstal, wie ich es eingangs beschrieben habe, eine eher witzige Detaillösung. Ich sehe hier den nachhaltigen Ansatz nicht. Die nachhaltige Lösung ist eine leistungsfähige Temporeduktion im Bereich des Altersheims und der christlichen Institution Heimstätte; eine Temporeduktion verbunden mit gestalterischen Massnahmen wie jedes Strassendorf im Tösstal sie verdienen würde.

Glauben Sie nicht, wenn Sie diese Hausumfahrung priorisieren, sei die Sache mit dem zunehmenden Durchgangsverkehr im Tösstal gegessen, um in der Sprache von Sabine Ziegler zu sprechen.

Ich danke Ihnen, wenn Sie den Minderheitsantrag unterstützen.

*Bernhard Egg (SP, Elgg):* Alfred Heer, ich heisse nicht Spring, sondern Egg, aber ich spreche kurz zu diesem Antrag, weil die SP hier ausnahmsweise für Strassenbau zu haben ist und weil es in meinem Wahlkreis liegt.

Der Begriff Umfahrung Rämismühle ist schon falsch, weil es, wie Peter Weber richtig gesagt hat, gar nicht um die Umfahrung von Rämismühle geht, sondern um die Umfahrung der Heimstätte Rämismühle. Die Ortschaft Rämismühle ist längst umfahren, wie man auf der Karte unschwer erkennen kann, aber es führt eine Kantonsstrasse mitten durch ein Heimareal, was kantonsweit ein ziemliches Kuriosum darstellen dürfte. Natürlich ist der Nutzen unter dem Strich nicht 100 Prozent, aber das Altersheim hat nicht mehr unmittelbar vor dem Haus eine Kantonsstrasse. Das Haus, das Sie angesprochen haben, ist das Pflegeheim. Dort würde die Strasse mindestens in gewisser Distanz zum Haus verlaufen.

Für uns ganz entscheidend ist, dass die Strasse an die Bahnlinie hinüberverlegt wird, nicht etwa an die Töss, was wir selbstverständlich nie im Leben akzeptieren würden.

Wir sind für die Belassung dieser so genannten Umfahrung im Richtplan. Auch die örtlichen Behörden und Parteien fordern das.

*Willy Furter (EVP, Zürich):* Es stimmt natürlich, was Bernhard Egg gesagt hat, es geht nicht um die Umfahrung der Ortschaft Rämismühle, sondern um die Umfahrung der Heimstätte. Der Titel würde einfach viel zu lang ausfallen, wenn man sagen würde, Umfahrung des gemeinnützigen Alters- und Pflegeheims Rämismühle. Darum ist es so kurz formuliert.

Die Kantonsstrasse Winterthur–Bauma durch das Tösstal führt mitten durch das Betriebsgelände dieser Heimstätte Rämismühle, einem gemeinnützigen Alters- und Pflegeheim. Für Heimbewohner, Angehörige, Besucher und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist die Strasse eine allgegenwärtige Gefahrenquelle. Der letzte tödliche Unfall ereignete sich im Dezember 2004, als eine Heimbewohnerin auf dem Fussgängerstreifen überfahren wurde. Diese Heimstätte ist notabene der zweitgrösste Arbeitgeber im ganzen Tösstal. Während mehr als 30 Jahren wurden die Betroffenen durch die Regierung des Kantons damit getröstet, dass die Regierung zwar Verständnis für die missliche Situation habe und das Anliegen durchaus berechtigt sei, aber die Realisierung erfolgte nie. Die Situation erinnert an das mehr als 30-jährige Drama der Rosengartenstrasse in Zürich. In einer von mehr als 2700 Personen unterschriebenen Petition wird der Regierungsrat aufgefordert, die Umfahrung Rämismühle im Richtplan zu belassen. Mit wenig Aufwand kann für die rund 200 betroffenen Personen, aber auch für den Motorfahrzeugverkehr eine hohe Wirkung erzielt werden. Die

Heimleitung ist sogar bereit, das Land für die Umfahrung zur Verfügung zu stellen und sich an den Kosten zu beteiligen.

Ich empfehle Ihnen, das Projekt so im Richtplan zu belassen, wie es im Objekt 37 formuliert ist.

*Regierungsrätin Ursula Gut:* Im Rahmen der Überprüfung aller Ortsumfahrungen im Kanton Zürich vom Oktober 2001 wurde der Umfahrung Rämismühle eine schlechte Kostenwirksamkeit und fehlende Bedeutung aus kantonaler Sicht attestiert. Das Vorhaben war deshalb in der Vorlage des Regierungsrates nicht enthalten. Der Bau der Umfahrung Rämismühle entspricht jedoch einem dringenden Wunsch der Heimstätte Rämismühle, deren Gelände heute von der Tösstalstrasse durchschnitten wird. Die Heimstätte Rämismühle hatte im Rahmen der öffentlichen Auflage eine Petition mit 2700 Unterschriften eingereicht und einen Landabtausch sowie eine Mitfinanzierung angeboten. Vor diesem Hintergrund wurde das Vorhaben von der vorberatenden Kommission wieder in den Richtplan aufgenommen. Falls Sie dem Richtplaneintrag gemäss Kommissionsvorlage zustimmen wollen, könnte die Umfahrungsstrasse kurzfristig realisiert werden. Die geplante Umfahrung folgt dem bestehenden Bahntrasse und schafft damit keine neuen Zäsuren.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 141 : 8 Stimmen, den Minderheitsantrag 92 abzulehnen.**

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Ich teile Ihnen mit, dass der Minderheitsantrag 99 von Peter Weber wieder aufgenommen ist.

Objekt 38a, «Südostumfahrung Winterthur, Verzweigung Winterthur-Rossberg–Verzweigung Stadel»

***Minderheitsantrag 93 Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Peter Weber:***

*Das Objekt 38a, «Südostumfahrung Winterthur, Verzweigung Winterthur-Rossberg–Verzweigung Stadel», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 1500 Mio. Franken)*

Objekt 38b, «A1, Umfahrung Winterthur»

***Minderheitsantrag 94 Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das Vorhaben zu Objekt 38b, «A1, Umfahrung Winterthur», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 840 Mio. Franken)*

*Hedi Strahm (SP, Winterthur):* Wir beantragen, das Objekt 38a «Südostumfahrung» nicht in den Richtplan aufzunehmen.

Die Stadt Winterthur verfügt über einen Reichtum, um den uns nicht nur andere Orte in der Schweiz, sondern weltweit viele Städte und Gemeinden beneiden. Wir besitzen reines, makelloses, eigenes Trinkwasser. 97 Prozent unseres Trinkwassers stammt aus dem Töss-Grundwasserstrom und kann ohne jegliche Aufbereitung und ohne Zusätze direkt konsumiert werden. Einen Teil beziehen wir aus dem Tösstal, aber auch im Tössemer Grundwasserschutzgebiet betreibt die Stadt Winterthur ihre Trinkwasser-Pumpwerke.

Und genau durch dieses Gebiet wollen Sie die Südostumfahrung bauen. Zwei bergmännische, mehrspurige Tunnelröhren mit ihren Versorgungs- und Entlüftungsschächten sollen direkt durch das Tössemer Grundwasser-Schutzgebiet gebohrt werden. Dies bedroht unser Trinkwasser nicht nur durch Verunreinigungen. Der massive Eingriff in den Untergrund und die Umgebung hat unabsehbare Folgen für die Grundwasserströmung. Einen Streckenabschnitt später quert und gefährdet diese Strasse dann auch noch unser Eulach-Grundwasser.

Trinkwasser ist neben der Luft zum Atmen das wichtigste Gut. Wir können es niemals akzeptieren, dass eine unsinnig geplante Umfahrung unsere wertvollste natürliche Ressource zerstört. Und sagen Sie

mir jetzt bitte nicht, dass Sie einen Ingenieur gefunden haben, der Ihnen sagt, dass das kein Problem sei. Es gab schon andere Irrtümer, die leider ganz bitter ausgegangen sind. Und immer war da vorher ein Ingenieur der versicherte, dass alles in Ordnung sei.

Es ist ja nicht so, dass es nicht auch andere Möglichkeiten gegeben hätte, selbst für Befürworter einer schnellen Umfahrung. Der Kanton selber hatte weitere Vorschläge mit anderer Streckenführung ausgearbeitet. Diese gingen immerhin nicht direkt durch unser Trinkwasser zum Beispiel die stadtnahe Variante 31. Diese Variante wurde aber verworfen, weil sie teurer als die jetzt geplante Südostumfahrung war.

Es ist schon bedenklich. Der Kanton und die Kommissionen sind zwar bereit, über 1,5 Milliarden Franken in eine Strasse zu investieren, der Grundwasserschutz ist den Strassenplanern dann aber keine Mehrkosten mehr wert. Das zeigt ja schon auf, welchen Stellenwert die Umwelt bei diesen Verkehrsrichtplanern hat.

Es ist auch nicht so, dass diese Strasse die Stadt Winterthur entlasten wird. Auch hier hatte die stadtnahe Umfahrung in der Untersuchung die besseren Werte. Und es ist auch nicht so, dass wir die Strasse für die Erschliessung unseres Zentrumgebiets Oberwinterthur benötigen. Dieses Gebiet kann sowieso nicht mehr 30 Jahre warten, bis es erschlossen ist. Darum tragen wir im Richtplan das Objekt 41, die Entlastungsstrasse Oberwinterthur, ein.

Stimmen Sie unserem Antrag bitte zu. Selbst wenn Sie für eine Südostumfahrung sind, sagen Sie Nein zu dieser jetzt geplanten Strasse. Sagen Sie heute Nein und nehmen Sie die Planung einer stadtnahen Variante in Angriff.

Noch einige Worte zur A1: Wir beantragen, das Objekt 38b nicht in den Richtplan aufzunehmen. Wülflingen und Töss müssen auf der A1 bereits heute täglich fast 90'000 Autos und Lastwagen aushalten. Hier werden auch regelmässig die Grenzwerte der Luftverschmutzung massiv überschritten. Wenn wir diese Autobahn jetzt noch auf acht Fahrstreifen ausbauen, wird diese Verkehrslawine nur zunehmen. Je mehr Kapazität diese Strasse aufweist, desto mehr Menschen zügeln noch weiter in die Ostschweiz und pendeln dann täglich per Auto Richtung Zürich. Wenn Sie die Stadt Winterthur wirklich entlasten und den Verkehr auf der A1 verflüssigen wollen, genügen eine Tempo-80-Regelung und eventuell eine Standstreifenbewirtschaftung. So können die Staus gerade in der Stosszeit effizient verhindert werden,

was erst noch die Unfallgefahr reduziert. Ohne diese Staus und Unfälle gibt es für die Autofahrer auch gar keinen Grund mehr, sich einen Weg durch die Stadt Winterthur zu suchen, und das gesamte städtische Verkehrsnetz kann davon profitieren.

Wie schon beim Objekt 38a fordere ich Sie also auf, diesen Richtplan eintrag zu streichen zum Wohl der Stadt Winterthur, der Umwelt und der Menschen in der Region Winterthur.

*Emil Manser (SVP, Winterthur):* Ich spreche zu allen Winterthurer Vorlagen einmal, einerseits damit die Debatte etwas kürzer wird, andererseits weil ich überzeugt bin, dass nur eine Gesamtsicht unsere Stadt, aber auch unseren Kanton weiterbringen kann.

Winterthur ist eine starke Stadt. Stellen Sie sich vor, Sie vermag sogar eine linke Regierung zu ertragen und erträgt dieses Übel recht tapfer. Eine Regierung, in welcher linksgrüne Mitglieder eine Mehrheit haben und sogar dieser Stadtrat, der lieber Visionen und Aufbruch antönt, als konkrete Chancen zu packen und Probleme aktiv anzugehen, kann nicht verleugnen, dass es in Winterthur ein massives Verkehrsproblem gibt, welches nicht mehr mit Verboten und Rotlichtern gelöst werden kann, also eine Verkehrsverhinderungspolitik reicht nicht mehr aus. Es müssen zwei Probleme herausgestrichen werden, eines ausserhalb der Stadt, die übervolle A1, und eines in der Stadt, sprich die überlasteten Hauptverkehrsachsen. Das erste Problem kann mit der Südost-Umfahrung angegangen werden. Da eine Realisierung für diese Variante in sehr weiter Ferne steht, müssen zwingend kurzfristigere Massnahmen wie zum Beispiel eine Benutzung des Pannestreifens als weitere A1-Fahrspur intensiv angegangen werden. Das zweite Problem wird hie und da zwar immer wieder versucht anzugehen, aber Lösungen liegen nicht reihenweise vor. Die Lösung der tiefer gelegenen Vogelsangstrasse zur Entlastung der Zürcherstrasse scheint ein guter Ansatz zu sein. Es darf aber nicht bei dieser Entlastung bleiben, sondern auch die Technikumstrasse muss zwingend entlastet werden. Dies ist zum Beispiel mit einem Heiligbergtunnel möglich. Es muss also dringend dafür gesorgt werden, dass die für die Bauwerke benötigten heute zum Teil noch unüberbauten Areale nicht überbaut werden, denn es wäre nicht das erste Mal, dass in Winterthur Strassenbauprojekte nicht mehr realisiert werden können, weil keine weitsichtige Planung betrieben worden ist.

Es ist eine Tatsache, dass zwischen Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum eine enge Beziehung besteht. Ein Aufschwung fördert das Verkehrswachstum, eine Rezession bremst es tendenziell. Umgekehrt bedeutet eine gute Infrastruktur, da spreche ich speziell den MIV und den ÖV an, einen wichtigen Standortvorteil, wenn es um grössere Investitionen und damit um Arbeitsplätze geht.

Sie haben also heute die Chance, der Stadt Winterthur zu helfen, damit vom Kanton Zürich erwirtschaftetes Geld nicht einfach immer noch stärker in der Sozialhilfeindustrie von Winterthur verdampft, sondern dass ein dringend notwendiges Wirtschaftswachstum in Winterthur eine objektive Chance erhält. Ich lehne darum alle Minderheitsanträge 93 bis 102 ab und stimme dem Eintrag der Station Förssterhaus zu respektive ich lehne den Minderheitsantrag 159 ab.

*Dieter Kläy (FDP, Winterthur):* Ich spreche zu den Minderheitsanträgen 93 und 94. Ich bitte Sie, sowohl die Südostumfahrung als auch die Umfahrung Winterthur im Richtplan zu belassen und die beiden Minderheitsanträge abzulehnen.

Der jüngst publizierte Winterthurer Verkehrsbericht 2005 zeigt auf, dass das Verkehrsaufkommen zunimmt. Die Autobahnumfahrung A1 ist als eine der am meisten belasteten vierspurigen Hochleistungsstrassen im Kanton an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Auf der A1 hat der durchschnittliche Tagesverkehr im Vergleich zu 2004 um 3400 auf 85'900 Fahrzeuge zugenommen. Seit 2002 ist eine Verkehrszunahme von rund 8 Prozent zu verzeichnen.

Der Verkehrsfluss stockt oft und das Unfallrisiko steigt, was zu unerwünschtem Ausweichverkehr durch die Innenstadt und die Quartiere führt und das innerstädtische Strassennetz vor Kapazitätsprobleme stellt. Für die Region Winterthur und Umgebung wird gemäss regionalem Gesamtverkehrskonzept bis 2025 ein Gesamtverkehrswachstum von 21 Prozent prognostiziert. Winterthur hat bekanntlich auch einen runden Tisch Verkehr, der in den letzten drei Jahren alle Parteien sowie die Verkehrsverbände ACS, VCS, ProBahn und weitere vereinigt und die Sachlage diskutiert hat. Dieser runde Tisch, daran waren auch SP und Grüne beteiligt, hat die wesentlichen Aussagen dieses regionalen Gesamtverkehrskonzepts zur Kenntnis genommen.

Winterthur betreibt Stadtentwicklung, das haben wir gehört. Der Stadtrat schreibt in seinem Brief vom 13. Dezember 2006: «Für eine nachhaltige Entwicklung von Winterthur und Zürichs Norden müssen

die Verkehrsprobleme von Winterthur gelöst werden.» Der Winterthurer Stadtrat unterstützt also die beiden Infrastrukturvorhaben. Ich möchte nicht, dass dem Stadtrat unterstellt wird, er würde das Trinkwasser gefährden. Der Stadtrat hat die Situation erkannt und vertritt die Interessen der Bevölkerung.

Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge 93 und 94 abzulehnen.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Ich spreche auch zu den Minderheitsanträgen 93 und 94. Der Stadtrat von Winterthur, insbesondere Parteikollegen von Hedi Strahm, beschworen uns Winterthurer Kantonsrätinnen und Kantonsräte mehrmals, einem Eintrag der Südostumfahrung zuzustimmen. Ich komme dieser eindringlich-lustvollen Bitte eher lustlos nach, warne aber vor Illusionen und möchte den Stadtrat gleichzeitig in die Pflicht nehmen, nahe liegende verkehrspolitische Hausaufgaben zu erledigen. Strassenfans meinen, eine Stadt wie Winterthur brauche grundsätzlich nicht bloss eine halbe Umfahrung, sondern einen ganzen Autobahnring. Nun, wenn jede Stadt von rund 100'000 Einwohnern mit einem Autobahnring vergoldet würde, dann müssten noch Tausende von Städten auf der Welt mit Autobahnringen vergoldet werden – ein wahres, globales Juweliergeschäft.

Die heutige A1 soll die Stadt Winterthur von überregionalem Durchgangsverkehr frei halten. Das gelingt dann nicht, wenn auf der A1 eine Störung auftritt. Dann ergiesst sich der Ausweichverkehr in die Stadt. Das behindert nicht zuletzt den ÖV. Aber diesem Umstand könnte abgeholfen werden, indem die Standspur der A1 bewirtschaftet würde. Die SVP hat einen ähnlichen Vorstoss letzthin eingereicht, allerdings ohne die damit verbundene Tempolimitierung. Eine solche Bewirtschaftung der Standspur wäre recht kostengünstig machbar, dank Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation. Selbst bei Tempo 80 würde die Kapazität dadurch deutlich erhöht. Eine Umfahrung mit acht Fahrspuren, also insgesamt 10 mit der Standspur, ist aber schon aus diesem Grund jenseits von Gut und Böses. Sechs Fahrspuren mit guter elektronischer Bewirtschaftung könnten noch akzeptiert werden. Dies also zum Alternativvorschlag.

Eine Südostumfahrung hätte zuerst den Effekt – ich sage es einmal böse –, die Fahrt der bequemen Solofahrer aus dem Thurgau zur Arbeit oder ins Theater nach Zürich zu verkürzen; ein roter Teppich gleichsam für Zürichs Pendler aus dem grünen Thurgau und dem Fürstenland. Wer aber die Argumentation des Stadtrates und der RWU (*Regionalplanung Winterthur und Umgebung*) liest, merkt, dass von

der Südostumfahrung mehr erwartet wird, eigentlich fast wahre Wunder. Diese Hochleistungsstrasse soll Zielverkehr nach Zürich aus dem Osten und Südosten möglichst schnell aufnehmen. Das wäre gut. Nun, aus dem Osten und Südosten Winterthurs fliesst der grösste Teil des Zielverkehrs in die Stadt Winterthur selber. Dazu kommt, dass der grösste Teil des Winterthurer innerstädtischen Autoverkehrs hausgemacht ist. Das geht aus der Studie hervor, die man sich selber beschaffen musste. Die Entlastungswirkung einer Südostumfahrung für die Innenstadt, vor allem für die «Breite», wäre gering. Der Stadtrat setzt aber in erster Linie auf eine Schlaumeierei. Mit Bundesgeldern soll mit einer ersten Etappe der Südostumfahrung das Zentrumsgebiet «Ober-Grüze» erschlossen werden. Das ist eigentlich noch recht geschickt. Die gleiche Wirkung hätte allerdings das Objekt 41. Dieses wäre sogar schneller realisierbar. Ich bitte Sie auf jeden Fall, diesem Objekt zuzustimmen.

Ein Stück Hochleistungsstrasse als Erschliessung bloss einer Zentrumszone ist eigentlich ein Widerspruch in sich. Komplizierte Anschlussbauwerke wären nötig, da der grösste Teil des Zielverkehrs in diese Zone aus anderen Stadtquartieren stammen würde. Die Südostumfahrung soll also Fisch und Vogel sein. Es ist nur zu hoffen, dass der Vogelfisch nicht zu einer Kröte mutiert, die zu schlucken uns Winterthurer einmal schwer fallen dürfte.

Aber grundsätzlich bitte ich Sie, der Bitte des Stadtrates nachzukommen und den Eintrag zu genehmigen.

*René Isler (SVP, Winterthur):* Es fällt mir schwer, begreifen zu können, weshalb ausgerechnet die linke Ratshälfte sich wieder einmal mehr den Wirklichkeiten entzieht und die Südostumfahrung aus dem Richtplan streichen will. Aber diese vorsätzliche Wahrnehmungsstörung kennen wir mittlerweile.

Die Stadt Winterthur, das Armenhaus unseres Kantons, ist nach dem Zerfall der Grossindustrie dringend auf visionäre und vor allem verlässliche Planungen angewiesen. Nach dem Niedergang der namhaften, grossen Metallkonzerne liegen heute noch grosse Industrieareale brach. Nach und nach sind in den vergangenen Jahren zwar einige neue Betriebe und Siedlungen entstanden, die meistens jedoch ohne zuvor ein ausgereiftes Verkehrskonzept geplant zu haben. Nachdem nun tatsächlich die linksrote Regierung von Winterthur auch eingesehen hat, dass nur mit Kultur und Dienstleistungen kein Wirtschaftswachstum angekurbelt werden kann, setzt der Stadtrat nun endlich auf

die Karte Wirtschaftsförderung. Der Stadtpräsident von Winterthur hat es sich dabei nicht nehmen lassen, sich eigenmächtig als Stadtplaner selber auf den Schild zu heben und die Stadtplanung zur Chefsache erklären. Mit einem persönlichen Schreiben bat er uns nämlich, man möge doch die Südostumfahrung in den Richtplan aufnehmen, weil das für eine längerfristige Planung von grosser Bedeutung und Notwendigkeit sei. Sogar der Präsident des VCS hat dieses Schreiben mit unterzeichnet.

Um die Siedlungspolitik fundiert planen zu können, ist es doch wichtig, dass man auf die Dauer verlässlich planen kann, damit im Falle von Ansiedlungen grösserer Wirtschaftsunternehmungen auch richtig reagiert werden kann. Zur Variante 31 wäre noch zu erwähnen, dass wie gehört, diese zu nahe an die besiedelten Gebiete stossen würde. Da können Sie uns dann wieder vorwerfen, man baue doch keine Entlastungsstrasse durch besiedeltes Gebiet.

Winterthur ist, auch wenn das in einigen politischen Kreisen nicht gerne gehört wird, nach wie vor mehr Arbeiter- als Kulturstadt. Die Zeiten, wo Industrieunternehmungen wie Sulzer, Loki, Geilinger und Rieter alleine auf dem Platz Winterthur über 30'000 Arbeitsplätze hatten und Jahr für Jahr 650 neue Lehrstellen anboten, werden ganz bestimmt nicht mehr kommen. Aber wenn Winterthur aus seiner Melancholie ausbrechen und visionär in die Zukunft blicken soll, dürfen wir hier und jetzt nicht für immer und ewig alle möglichen Entwicklungen begraben. Planen ist das eine, Umsetzen das andere. Wir vergeben uns wirklich nichts, wenn wir heute Ja zum Richtplaneintrag sagen. Es wäre für das finanziell und wirtschaftlich gesehen auf der Intensivstation liegende Winterthur wieder einmal ein erleuchtender Lebenshauch.

Im Namen der Vernunft und allen, die Winterthur weiterbringen wollen, bitte ich, den sinnlosen Antrag der Wirtschaftsverhinderer abzulehnen. Sprechen Sie sich für die Planung der Südostumfahrung Winterthur aus.

*Lilith C. Hübscher (Grüne, Winterthur):* Ich spreche zu den Minderheitsanträgen 93 und 94.

Grundsätzlich gibt es verschiedene Kriterien für einen Karteneintrag: den Zeithorizont, die Verkehrsplanung an sich und den lokalen Nutzen. Die Südostumfahrung erfüllt keines dieser drei Kriterien. Ich führe das aus: Die SOU (*Südostumfahrung*) soll angeblich jene Rahmenbedingung darstellen, auf der die Verkehrszukunft aufbauen soll. Aus

grüner Sicht erhöht sie einfach massiv die Kapazitäten auf der Strasse, vor allem für die Verbindung von Osten nach Zürich. Somit erhöht sich der Anteil an Ozon, Feinstaub und Lärm. Das hilft vielleicht dem BSP (*Bruttosozialprodukt*), weil mehr Leute zu behandeln sind mit brennenden Augen, Husten, Bronchitis und Asthma. Aber der Agglomeration hilft das nicht. Und das hilft auch nicht der Stadt Winterthur selber, auch verkehrsplanerisch nicht. Kein einziges der innerstädtischen Stauprobleme wird gelöst. Die Entlastungswirkung ist nämlich äusserst gering. Gemäss Modellrechnungen entlastet sie die Technikumstrasse, die Zürcherstrasse und die Breitestrasse weniger als 10 Prozent. Das ist nichts! Zudem sind innerhalb eineinhalb Jahren diese um zehn Prozent entlasteten Strassen wieder voll. Die Folge wie gesagt, massiver Kapazitätzuwachs des MIV, was den Grundsätzen des Kantons eindeutig zuwider läuft.

Nun komme ich zu den Kosten: Das dürfte vor allem Ihre Wählerschaft interessieren, der Sie das Blaue vom Himmel beziehungsweise den blauen Dunst vom Himmel mit dieser SOU versprechen. Warum? Die SOU wird ja weitestgehend unterirdisch geführt. Dieses Vorhaben ist darum nicht nur im Bau, sondern auch im Betrieb sehr teuer. Die Perspektiven der Energienutzung im Kanton Zürich lassen ganz allgemein nicht mehr zu, dass weiterhin derart energieintensive Bauwerke geplant und realisiert werden.

Nun zum springenden Punkt: Die ursprüngliche Linienführung der Südostumfahrung beinhaltete einen ein Kilometer langen Tunnelbau, der im Tagbau zu erstellen gewesen wäre, eine vergleichsweise wenig aufwändige Bauart. Hingegen ist bei der Version mit Linienführung Grütze, Lindbergtunnel und Rauskommen am Fuss der Mörsburg ein längerer Tunnel nötig, der drei Kilometer lang ist. Hier ist ein Tagbau nicht mehr möglich, der Tunnelbau ist viel aufwändiger. Die aufgeführten Kosten in unserem «Teilrevision-Büechli», sind die angepasst? Hier steht immer noch «1500 Millionen Franken». Das ist auch schon ein ansehnlicher Betrag.

Das ist keine seriöse Kostenrechnung. Die Kosten liegen im Bereich des Seetunnels. So können Sie Bern nicht überzeugen. Ich bedanke mich dafür. Und der Trick, der Wählerschaft dann zu sagen, der Bund sei halt schuld, er sei der «Bölimaa», wenn das Geld nie kommt, wäre dann das Prinzip, der Wählerschaft die Taube auf dem Dach zu verkaufen. Ich glaube, dass das Ihre Wählerschaft nicht goutiert. Dieses Vorhaben ist schlicht und ergreifend eine riesige Mogelpackung. Es wird am Sankt-Nimmerleins-Tag gebaut.

Ich rede jetzt auch zu Antrag 94. Sowohl eine SOU als auch ein massiver Spurausbau auf der heutigen Nordwestumfahrung hätten zur Folge, dass sich die aktuellen Kapazitätsprobleme beim Brüttiseller-Kreuz noch drastisch verschärfen würden. Ein Verzicht auf Kapazitätsausbauten im Raum Winterthur dagegen macht es möglich, auch auf Projekte wie die Glatttalautobahn oder auf die äussere Nordumfahrung zu verzichten.

Bitte unterstützen Sie diesen Antrag der SP Kanton Zürich, die ihre Entscheidungsfindung unabhängig von der SP Winterthur und des Winterthurer Stadtrats getroffen hat.

*Thomas Ziegler (EVP, Elgg):* Das Wichtigste und Dringendste für die Lösung der Verkehrsprobleme der Stadt Winterthur, der Region Winterthur und der anschliessenden Kantone ist die Beseitigung des Engpasses im öffentlichen Verkehr – das Objekt 25 beim öffentlichen Personenverkehr. Damit können wir aber nicht alle Probleme lösen. Getreu dem Grundsatz der EVP, so viel Schienen wie möglich so viel Strassen wie nötig, sind wir überzeugt, dass hier auch der MIV einen Ausbau braucht. Im Vergleich der beiden Strassenlösungen Südostumfahrung unterirdisch mit einem Ausbau der A1 schneidet ganz eindeutig die zwar teurere, aber umweltfreundlichere Tunnellösung besser ab. Sie bringt eine wirkliche Entlastung der Stadt, bringt weniger Verkehr für die Stadt und bessere Verbindungen im Raum Zürich für die Umgebung Winterthurs und die ganze Ostschweiz. Diese Variante wird sowohl vom links-grünen Stadtrat als auch von der Regionalplanung Winterthur, die sich fast ausschliesslich aus bürgerlichen Gemeindepolitikern zusammensetzt, klar favorisiert. Gerne sehe man eine mittelfristige statt eine langfristige Realisierung.

Auch die EVP steht geschlossen hinter diesem Eintrag, lehnt aber alle weiteren Winterthurer Projekte ab, wozu ich mich nachher noch kurz äussern werde.

Ebenso deutlich lehnen wir aber den Ausbau der A1 auf acht Spuren ab. Der wird auch vom Stadtrat Winterthur nicht unterstützt. Dass man ein solches Bauwerk überhaupt diskutiert, ist die Folge einer falschen Siedlungspolitik getreu dem unverantwortlichen Motto, mit dem nicht zuletzt verkehrsmässig schlecht erschlossene thurgauische Gemeinden im Grünen mit tiefen Bodenpreisen locken: «Im Thurgau wohnen, in der Stadt Zürich arbeiten». Ein Ausbau von vier auf acht Spuren, also eigentlich eine zweite Autobahn, bedeutet einen immensen Verschleiss von Kulturland, eine Beeinträchtigung von weitgehend intak-

ten Siedlungsräumen, eine zusätzliche Lärmbelastung und das bei Kosten von über 800 Millionen Franken. Der allfällige Nutzen steht in keinem Verhältnis zu den Kosten.

Wir lehnen die Aufnahme dieses Projekts in den Richtplan klar ab, sei es nur als Variante zur Südostumfahrung oder sei es gar als unabhängig davon zu verfolgendes Projekt. Die Furcht, Autofahrer aus der Ostschweiz könnten den Weg durch die Stadt suchen, wenn der Verkehr auf der Nordumfahrung der A1 nicht wie geschmiert läuft, ist unbegründet, ist dieser Weg doch ohnehin langsamer und aufwändiger. Dazu braucht es aber die Bewirtschaftung des dritten Streifens, was nichts mit dem Verkehrsplan-Eintrag zu tun hat, ebenso die dringend nötigen Lärmschutzmassnahmen.

Die EVP unterstützt also den Minderheitsantrag 94 zusammen mit der bürgerlich dominierten Regionalplanung Winterthur, nicht aber den Minderheitsantrag 93.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 102 : 63 Stimmen, den Minderheitsantrag 93 abzulehnen.**

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 80 Stimmen, den Minderheitsantrag 94 abzulehnen.**

Objekt 39, «Tieflegung Untere Vogelsangstrasse, Winterthur»

***Minderheitsantrag 95 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp:***

*Der Realisierungshorizont für das Objekt 39, «Tieflegung Untere Vogelsangstrasse, Winterthur», ist als langfristig festzulegen.*

Objekt 40, «Heiligbergtunnel Winterthur»

***Minderheitsantrag 97 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das Objekt 40, «Heiligbergtunnel Winterthur», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten unbekannter Höhe)*

***Eventualminderheitsantrag 98 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Falls der Heiligbergtunnel gebaut wird, ist dessen Realisierungshorizont langfristig anzusetzen.*

Objekt 41, «Entlastungsstrasse Oberwinterthur»

***Minderheitsantrag 99 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp, Peter Weber:***

*Ergänzung des Vorhabens wie folgt: Rückbau der Frauenfelderstrasse im Bereich zwischen der Abzweigung Wiesendangen und der Einmündung Pfaffenwiesenstrasse.*

*Hedi Strahm (SP, Winterthur):* Wir beantragen, den Realisierungshorizont für das Objekt 39, Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Winterthur, langfristig festzulegen.

Bisher muss die stark überlastete Zürcherstrasse das ganze Zentrumsgebiet, nämlich das Sulzerareal Stadtmitte und die Umgebung des Winterthurer Hauptbahnhofs erschliessen. Die Stadt Winterthur und die Regionalplanung Winterthur und Umgebung planten darum die tiefer gelegte Vogelsangstrasse. Diese sollte entlang der Bahngleise direkt ins Archareal führen. Somit wäre das Bahnhofsgebiet über die Vogelsangstrasse und das Sulzerareal über eine beruhigte und entlastete Zürcherstrasse gut erschlossen worden. Mit einer tiefer gelegten Vogelsangstrasse, die zugedeckt und damit lärmoptimiert gebaut wird und einer gleichzeitigen Abklassierung der Zürcherstrasse als flankierende Massnahme, hätten wir vielleicht noch leben können. Aber davon ist in diesem Richtplan nichts mehr zu sehen. Die neue Vogelsangstrasse soll jetzt nämlich nur noch bis zum Heiligberg und dort direkt in den Tunnel führen. Es soll also direkt in die Stadt hinein eine neue potente Schnellstrasse gebaut werden.

Mit ihrem gewohnten Tunnelblick hat sich die Kommissionsmehrheit gegen alle Umweltanliegen und auch gegen die Entlastung der Zürcherstrasse und gegen die Erschliessung des Archareals ausgesprochen. Die Anliegen der Stadt Winterthur und selbst die Anträge der regionalen Strassenplaner wurden einfach in den Wind geschlagen. Wir hoffen also, dass ein langfristiger Planungshorizont dazu beiträgt, die Planung wieder in Einklang mit den Bedürfnissen der Stadt Winterthur zu bringen. Dieses «Vogelsang-Heiligberg-Projekt» hat in

Stadt und Region Winterthur auf alle Fälle kaum Befürworter gefunden. Darum bitte ich Sie, unserem Antrag zuzustimmen, damit am Ende ein gutes und sinnvolles Projekt entstehen kann.

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Ich spreche zu den beiden Anträgen betreffend den Heiligbergtunnel. Ich stelle den Antrag, das Objekt 40 Heiligbergtunnel aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Die Regionalplanung Winterthur und Umgebung schrieb bereits vor über einem Jahr, am 4. Januar 2006, an alle Kantonsrätinnen und Kantonsräte zu diesem Thema: «Der Heiligbergtunnel ist nicht von regionaler Bedeutung. Mit dieser Massnahme würde lediglich die Breitestrasse entlastet. Dafür würden die Gebiete bei den Tunnelportalen, welche in dicht besiedelte Gebiete zu liegen kämen, überaus stark belastet. Zur Lösung der Verkehrsprobleme von Winterthur taugt diese Massnahme nicht. Der Eintrag ist zu streichen.» Diese Aussage wurde detailliert nachgewiesen mittels einer Verkehrszählung mit 20 Videokameras, deren Resultate elektronisch ausgewertet wurden. Dabei ergab sich, dass es täglich etwas über 8000, in der Abend-Spitzenstunde rund 800 Gebietsdurchfahrten gibt, denen der Heiligbergtunnel etwas nützen würde und die im Wesentlichen die Breitestrasse etwas entlasten würden. Angesichts dieser Tatsache, den zu erwartenden Kosten und negativen Effekten erübrigt sich auch der Gedanke, für dieses unnötige Vorhaben eine Trasseesicherung vorzunehmen.

Unterstützen Sie bitte unseren Ablehnungsantrag.

*Lilith C. Hübscher (Grüne, Winterthur):* Ich rede zu den Minderheitsanträgen 95, 97 und 98.

Die tiefer gelegte Vogelsangstrasse, die in die Technikumstrasse münden soll, bringt keine Lösung im Hinblick auf den Verkehrsknackpunkt Archplatz–Bahnhofplatz. Als ehemalige Gemeinderätin von Winterthur – ich war es bis heute vor einer Woche und habe in meiner letzten Sitzung einem Planungskredit für den Stadtraum Bahnhof zugestimmt und ihn mitüberwiesen – muss ich Ihnen mitteilen, dass es noch kein Konzept gibt, wie das Stadtzentrum entlastet werden soll. Sowohl die Weiterleitung der Verkehrsströme im Stadtzentrum sind völlig ungeklärt als auch die Querung des südlichen Rosenau-Auwiesenquartiers im Bereich des bestehenden Autobahnanschlusses Winterthur-Töss. Hier etwas zu überstürzen ohne Konzept, wie das Stadtzentrum entlastet werden soll, ist fahrlässig. Darum ist es richtig,

die Untere Vogelsangstrasse als langfristig festzulegen, um dem Hauptzweck der Richtplanung gerecht zu werden, nämlich die Abstimmung räumlicher Aufgaben.

Ich rede jetzt zu den Anträgen 97 und 98. Bei der Idee Heiligbergtunnel ist noch nichts fundiert, die benötigten flankierenden Massnahmen für die Gebiete bei den Tunnelportalen nicht und auch punkto Kosten nicht. Es gäbe allenfalls rein verkehrsplanerisch gesehen eine sinnvolle Perspektive, wo ein Strassen-Heiligbertunnel Sinn machen könnte: Wenn gleichzeitig die Technikum- und zumindest Teile der Zürcherstrasse abklassiert und beruhigt würden, das heisst für den Privatverkehr nur noch sehr reduziert benutzt werden könnten wie etwa für das Gewerbe. Auf dem frei werdenden Strassenraum könnte dann ein effizientes öffentliches Verkehrsmittel verkehren zum Beispiel ein Tram oder eine Stadtbahn, und natürlich wäre dann auch wieder Platz und Luft für Velos und anderen Langsamverkehr.

Das Regionale Gesamtverkehrskonzept Winterthur geht innerstädtisch von einem Langsamverkehrs-Potenzial bis gegen 25 Prozent aller Fahrten aus. Da liegt also einiges drin. Allerdings wären durch den Heiligbergtunnel die Technikumstrasse und Zürcherstrasse auch wieder nur mit maximal 15 Prozent entlastet – eigentlich erstaunlich, dass es nicht mehr ist – und die Breitstrasse – hier schenkt es ein – mit rund 50 Prozent. Aber wie gesagt, weil nichts fundiert ist, können wir auch diesem Maulwurf-Vorhaben nicht zustimmen

Ich rede jetzt zu Antrag 99: Die Entlastungsstrasse Oberwinterthur hat zwar im Hinblick auf den von uns geforderten Verzicht auf eine Südostumfahrung eine wichtige Bedeutung für die Stadtentwicklung. Sie bündelt die Immissionen, indem sie weitgehend parallel zur Eisenbahn verläuft und es gestattet, das kantonale Zentrumsgebiet direkt mit dem Autobahnanschluss Oberwinterthur zu verbinden. Die allfällige Entlastungsstrasse ist allerdings ausdrücklich mit einer Sperrung der Frauenfelderstrasse für den Autoverkehr zu verknüpfen respektive es soll anschliessend und nicht erst nach Jahrzehnten ein Rückbau umgesetzt werden. Ohne konsequenten Rückbau haben wir es nur vermeintlicherweise mit einer Entlastungsstrasse zu tun.

Wir Grünen wollen diesen Rückbau verbindlich im Richtplan festgesetzt haben und damit die Lebensqualität für die Quartierbewohnenden gewährleisten. Mit dem Rückbau wird die trennende Wirkung der Frauenfelderstrasse zwischen Wohn- und Naherholungsgebiet wesentlich verringert.

Ich bitte Sie, dieses Anliegen mit Ihrer Stimme zu bekräftigen.

*Dieter Kläy (FDP, Winterthur):* Ich spreche zu den Minderheitsanträgen 95 bis 99 und bitte Sie, diese abzulehnen.

Der Winterthurer Verkehrsbericht 2005 zeigt auch, dass bei sehr hohem Verkehrsaufkommen die innerstädtische Zürcher- und Frauenfelderstrasse verstopft werden. Durchschnittlich 26'400 auf der Zürcherstrasse und 25'300 Fahrzeuge auf der Frauenfelderstrasse ist das Verkehrsaufkommen. Gestiegen ist auch der Verkehr auf der Technikumstrasse und den Einfallsachsen Schaffhauserstrasse und Sankt-Galler-Strasse. Auch diese Problematik hat der runde Tisch Verkehr erkannt. Ich zitiere aus einem Schreiben, unterzeichnet vom VCS-Vertreter: «Insbesondere wichtig erscheint uns der Heiligbergtunnel als Entlastung der Innenstadt. Er reduziert das Verkehrsaufkommen auf der Technikumstrasse und macht den Weg frei für ihre Umgestaltung in einen städtischen Raum, der nicht mehr trennt, sondern verbindet. Fussgänger und Velofahrer können sich frei bewegen, und nur auf diese Art kann der anspruchsvolle Ausbau des Stadtbusses Winterthur überhaupt umgesetzt werden.» Sie sehen, es besteht hier die Chance, dass wir auch den öffentlichen Verkehr dadurch fördern können.

Der Heiligbergtunnel ist technisch machbar. Das hat die Machbarkeitsstudie gezeigt. Leider hat es der Stadtrat nicht für nötig befunden, auch noch eine Zweckmässigkeitsbeurteilung in Auftrag zu geben, die gezeigt hätte, ob das Bauwerk in Anbetracht der Kosten sinnvoll wäre oder nicht. Deshalb haben wir nicht alle Informationen, aber die Zweckmässigkeitsbeurteilung hätte trotz allem Sinn gemacht, nämlich im Zusammenhang mit der tiefer gelegten Vogelsangstrasse.

Bezüglich des erwähnten Heiligbergtunnels soll die Tieferlegung der Unteren Vogelsangstrasse nicht auf die lange Bank geschoben werden. Die Tieferlegung zusammen mit dem erwähnten Heiligbergtunnel bietet eine Entlastungsmöglichkeit auch für die verstopfte Zürcherstrasse und gleichzeitig Zugang für das Sulzerareal Stadtmitte, das für die Stadtentwicklung auch eine wichtige Bedeutung hat.

Ich bitte Sie also, sämtliche Minderheitsanträge abzulehnen.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Ich bin weitgehend gleicher Ansicht wie Lilith Hübscher, komme aber zu einem anderen Schluss. Das wurde bereits angetönt.

Ein Heiligbergtunnel und eine tiefer gelegte Vogelsangstrasse können eine Chance sein, aber es müssten vorher oder gleichzeitig harte Massnahmen ergriffen werden. Ich sage ganz deutlich Ja, aber mit ganz strengen Auflagen. Ein Heiligbergtunnel als auch eine tiefer gelegte Vogelsangstrasse dürften aber auf keinen Fall mehr Strassenkapazitäten für den MIV bringen. Wer nun einer langfristigen Südostumfahrung und einer tiefer gelegten Vogelsangstrasse und einem Heiligbergtunnel knurrend zustimmt, ist aber auch legitimiert, raschere und wirksamere Alternativen zu verlangen, damit das Warten auf Umfahrungen nicht zur blossen Vertröstung wird. Das ist ein altes Winterthurer Phänomen. In Winterthur hofft man allzu sehr auf Wunder und pflegt hilfloses verkehrspolitisches Flickwerk.

Die Stadt Winterthur und der Kanton müssten sehr rasch eine andere Raum- und Verkehrspolitik einleiten, um die überlastete Stadt vom Ziel- und Quellverkehr wirksam zu entlasten. Ich fasse dies kurz in sechs Punkten zusammen. Erstens: Unbedingt höhere Dichten in Fussdistanz zu den Bahnhöfen, wo in Winterthur Arbeitsplatzöde um die Bahnhöfe herrscht. Zweitens: Endlich in Winterthur eine restriktive Parkraumpolitik bei Zielparkplätzen, differenziertere Parkgebühren je nach Spitzenstunden. Da kann man das Gewerbe bevorzugen. Drittens: Ausserhalb Winterthur, allenfalls im Verbund mit Zürich, ein Roadpricing mit der Privilegierung des Gewerbeverkehrs. Viertens: Endlich ein integriertes Verkehrsmanagement mit Pfortneranlagen bereits am Stadtrand. Fünftens: Dank Pfortneranlagen endlich keine Verlustzeiten mehr für die Busse. Die Projekte rund um den Bahnhof sind ein Steinchen im ganzen Puzzle. Sechstens: Eine tiefer gelegte Vogelsangstrasse parallel dazu oder später ein zweistreifiger Heiligbergtunnel müssten zwingend, das wurde schon angetönt, mit der Abklassierung der gesamten Technikumstrasse und der Verkehrsberuhigung der gesamten Innenstadt dank Reduktion von Zielparkplätzen verbunden sein.

Ich weiss, diese aufgeführten Massnahmen tun weh, Illusionen und schöne Versprechungen dagegen nicht oder noch nicht. Haben wir deshalb einen Richtplan voller Illusionen und schöner Versprechungen?

*Thomas Ziegler (EVP, Elgg):* Mit einer Südostumfahrung, wenn sie denn gebaut wird, können viele Probleme im Raum Winterthur gelöst werden. Nachdem diese aber immense Kosten verschlingt, sind die übrigen Projekte in der Stadt Winterthur kritisch zu betrachten. Nebst

den hohen Kosten eines Heiligbergtunnels ist aber auch zu bemängeln, dass er wie jetzt geplant, mehr Verkehr anlocken beziehungsweise generieren würde sowohl aus der Stadt als auch aus der näheren Umgebung von Winterthur. Innerstädtisch würde er zwar ein Quartier zulasten von zwei anderen Quartieren entlasten. Ebenso kritisch schauen wir die geplante Tieferlegung der Vogelsangstrasse an, mindestens solange verbindliche Abklassierungen fehlen – beides Projekte übrigens, die auch die Regionalplanung ablehnt.

Eine Mehrheit der EVP-Fraktion unterstützt deshalb die Minderheitsanträge 95 bis 98.

Dagegen halten wir die Entlastungsstrasse Oberwinterthur für eine gute Lösung, allerdings nur, wenn als Entlastung der Wohnbevölkerung die Frauenfelderstrasse nicht nur abklassiert, sondern auch rückgebaut wird. Deshalb unterstützen wir geschlossen den entsprechenden Minderheitsantrag 99.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 69 Stimmen, den Minderheitsantrag 95 abzulehnen.**

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 69 Stimmen, den Minderheitsantrag 97 abzulehnen.**

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 70 Stimmen, den Minderheitsantrag 98 abzulehnen.**

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 67 Stimmen, den Minderheitsantrag 99 abzulehnen.**

Objekt 42, «Äussere Nordumfahrung (Teil Ost), Verzweigung Winterthur-Nord-Verzweigung Bülach»

**Minderheitsantrag 100 Thomas Hardegger, Willy Furter, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:**

*Das Objekt 42, «Äussere Nordumfahrung (Teil Ost), Verzweigung Winterthur-Nord-Verzweigung Bülach», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten unbekannter Höhe)*

Objekt 43, «Äussere Nordumfahrung (Teil West), Verzweigung Bülach-Verzweigung Wettingen»

**Minderheitsantrag 101 Monika Spring, Willy Furter, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp, Peter Weber:**

*Das Objekt 43, «Äussere Nordumfahrung (Teil West), Verzweigung Bülach-Verzweigung Wettingen», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten unbekannter Höhe)*

Objekt 44, «Taggenbergtunnel»

**Minderheitsantrag 102 Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Peter Weber:**

*Das Objekt 44, «Taggenbergtunnel», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 50 Mio. Franken)*

Objekt 45, «Untertunnelung Pfungen»

**Antrag 103a Marianne Trüb:**

*Tieflegung und Überdeckung der bestehenden 2-streifigen Weiacherstrasse (abzustimmen mit Grundwasserschutz), Abklassierung, Begleitmassnahmen*

Objekt 50, «Umfahrung Embrach»

**Minderheitsantrag 108 Peter Weber:**

*Das Objekt 50, «Umfahrung Embrach», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.*

Objekt 51, «Dettenbergtunnel»

***Minderheitsantrag 109 Peter Weber:***

*Das Objekt 51, «Dettenbergtunnel», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.*

Objekt 56, «Umfahrung Dielsdorf–Sünikon»

***Minderheitsantrag 113 Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das Objekt 56, «Umfahrung Dielsdorf–Sünikon», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 40 Mio. Franken)*

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang):* Wir beantragen Ihnen, die äussere Nordumfahrung nicht in den Richtplan aufzunehmen. Sie bringt wenig Entlastungswirkung für den Nordring. Die äussere Nordumfahrung ist siedlungsunverträglich für das Unterland. Die äussere Nordumfahrung ist mit zirka 5 Milliarden Franken Kosten unbezahlbar. Die äussere Nordumfahrung wird von der Regierung des Kantons Zürich abgelehnt. Sie wird von der Regionalplanung Winterthur und Umgebung abgelehnt. Sie wird vom Kanton Aargau nicht beansprucht. Der Bund hat sie noch nicht in den Sachplan Strasse aufgenommen. Die äussere Nordumfahrung soll deshalb so schnell wie möglich aus den Köpfen der Promotorinnen und Promotoren verschwinden.

Die äussere Nordumfahrung geht auf ein Projekt einer Studentengruppe der Zürcher Hochschule Winterthur zurück. Sie haben eine Diplomarbeit präsentiert und einen dicken Strich in die Karte des Kantons Zürich gezeichnet. Das Ergebnis dieser Diplomarbeit war eine äusserst plausible Feststellung. Man kann eine Autobahn mitten durch die Landschaft bauen. Man kann auch diverse Tunnels graben. Es waren Bauingenieure und nicht Siedlungsplaner.

Einige Kantonsrätinnen und Kantonsräte haben die Idee trotzdem begeistert aufgenommen. Seither geistert diese Idee herum. Vor allem geistert die Idee herum, man könne damit den Nordring entlasten. Gemäss Untersuchungen des Tiefbauamtes trägt die äussere Nordumfahrung aber wenig zur Entlastung des Nordrings bei, weil der Nordring in der grossen Mehrzahl Ziel- und Quellverkehr generiert, den Verkehr in die Stadt, ins Limmattal, ins Glatttal. Von den 50'000 Fahrzeugen, die an der Kantonsgrenze Aargau–Zürich auf dem Nordring sind, verbleiben etwa 4000, die dann tatsächlich vor Winterthur noch auf der A1 sind, also weniger als 10 Prozent. Damit ist die äusse-

re Nordumfahrung zuerst einmal unnötig, weil sie keinen Nutzen hat. Schwer wiegender ist allerdings, was mit dem Richtplaneintrag ausgelöst wird: die unerwünschte Vorwirkung nämlich, dass mit den Ausichten auf einen baldigen Autobahnanschluss ein gewaltiger Siedlungsdruck in den Gemeinden entlang der Nordumfahrung ausgelöst würde. Zersiedelung wäre die Folge sowie Zerstörung grosser, zusammenhängender naturnaher Räume.

Mit dem Signal nach Bern, dass man im Kanton Zürich auch Autobahnen mit geringem Nutzen realisieren, und sich das auch noch von Bern bezahlen lassen will, werden Sie sich in Bern kaum Gehör verschaffen und kaum Zustimmung erhalten. Es wird defensiv mit 5 Milliarden Franken gerechnet. Sollte es dann an die Planung gehen, werden notwendige Optimierungen folgen bei Tunnels und beim Moorschutz. Damit werden die Kosten sicher noch weiter in die Höhe getrieben werden. Auch der Kanton Aargau setzt nicht auf die äussere Nordumfahrung. Seine Anschlüsse gedenkt er im Raum Wettingen auch nicht auf die äussere Nordumfahrung auszurichten. Das konnten wir in der Kommission hören.

Die Regionalplanung Winterthur und Umgebung sieht ebenfalls keinen Bedarf und befürchtet «schwer wiegende Eingriffe in sehr schöne Landschaften und damit eine Beeinträchtigung der Wohn- und Siedlungsqualität». Neue, freie Kapazitäten verhindern aber auch die gewünschte Verlagerung der Pendlerströme auf den öffentlichen Verkehr. Die äussere Nordumfahrung wird zusätzlichen Verkehr generieren und anziehen aus allen Dörfern des Unterlandes und aus den Gebieten sogar ennet der Kantonsgrenzen bis in den süddeutschen Raum. Alle diese Siedlungen im Unterland werden damit zusätzlichen Verkehr erhalten, und nicht bezahlbare Forderungen nach zusätzlichen Umfahrungen werden folgen.

Die Befürworterinnen und Befürworter versprechen, mit der Realisierung würden die Dörfer entlang der äusseren Nordumfahrung entlastet. Das kann wohl für sehr kurze Zeit eintreffen, wie das auch an anderen Orten für einige Monate, bestenfalls einige wenige Jahre der Fall gewesen ist. Das Beispiel Adliswil, das uns die Volkswirtschaftsdirektion zeitgerecht vor der Richtplandebatte präsentiert hat, belegt eindrücklich, dass das Kosten-Nutzenverhältnis in keinem Verhältnis zu den Auswirkungen steht, die es auf die Siedlung hat. Wenn dies bei 19'000 Fahrten wie in Adliswil nicht der Fall ist, wie sollen dann die Umfahrungen hier in den Dörfern mit 6000 bis 8000 Fahrten Sinn machen?

Wir verschliessen uns punktuellen Verbesserungen nicht. Wir beantragen auch bei Eglisau zum Beispiel keine Streichung der Umfahrung. Bei Pfäffikon haben wir auch die Verbesserung mit der Umfahrung befürwortet. Punktuelle Verbesserungen sind sinnvoll, aber hier an dieser Strecke machen sie keinen Sinn. Damit ist auch klar, dass diese Umfahrungen die Erwartungen nicht erfüllen können. Ich bitte Sie, die Anträge zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu befürworten wie zum Beispiel den Ausbau auf Doppelspur der S41. Dieser Antrag wird noch folgen. Die Siedlungsqualität wird effizienter erhöht, wenn der Aufwertung des Strassenraums in den Ortszentren mehr Gewicht zugemessen wird. Bis jetzt ist das Tiefbauamt hier wenig hilfreich, wenn die Abklassierungen in den Orten abgelehnt werden und gleichzeitig verkehrsberuhigende Massnahmen bei Hauptverkehrsstrassen nicht unterstützt werden. Die Praxis des Tiefbauamtes muss hier schnell und unmissverständlich geändert werden. Sollten diese Umfahrungsstrassen tatsächlich irgendwann gebaut werden – es wird noch Jahre und Jahrzehnte dauern –, dann sollten doch jetzt vorranglich die verkehrsberuhigenden Massnahmen in den Ortsdurchfahrten ermöglicht werden, sowohl im Embrachertal als auch im Wehntal und natürlich in den Regionen des Kantons. Die gleichen Parteien, die Luftschlösser mit Umfahrungen bauen, behindern gleichzeitig die Lärmsanierung. Gleichzeitig befürworten sie nicht die kurzfristige Realisierung der Lärmsanierungen. Sie bekämpfen die Abklassierungen, womit man die Ortsdurchfahrten entlasten könnte. Das ist für uns nicht verständlich. Es kann nur damit erklärt werden, dass es wahnsinnig schön ist, den Leuten mit Umfahrungen das Blaue vom Himmel zu versprechen, um dann die gleichen Leute in der nächsten Legislatur, wenn es um das Bezahlen geht, wieder im Regen stehen zu lassen.

Ich bitte Sie, lehnen Sie die äussere Nordumfahrung und die weiteren Umfahrungen ab.

*Marianne Trüb Klingler (SP, Dättlikon):* Ich spreche zu den Anträgen 100 und 103a. Die äussere Nordumfahrung ist bei den Beratungen in der Kommission in den Richtplan aufgenommen worden. Gegen diesen Planeintrag konnten folglich im Auflageverfahren keine Einwendungen gemacht werden. Dieses Vorgehen ist undemokratisch und auch nicht sinnvoll. Im «Landboten» ist ein Bericht zur äusseren Nordumfahrung mit dem Titel «wenig Begeisterung für neue Autobahn» erschienen. Darin kommen die bürgerlichen Gemeindepräsi-

dentem von Pfungen und Neftenbach zu Wort, die ebenfalls keinen Gefallen an der äusseren Nordumfahrung finden. Wir diskutieren hier über einen Eintrag, der an den Bedürfnissen der Bevölkerung vorbei geht. Die Befürworterinnen eines Eintrags vertreten die Ansicht, dass nicht gebaut werden müsse, was im Richtplan steht. Wozu dann der Eintrag? Weshalb wurde der Eintrag mit dem Planungshorizont mittelfristig versehen? Die Regionalplanung Winterthur und Umgebung schreibt zur äusseren Nordumfahrung, Teil Ost: «Diese Massnahme ist aus Sicht der Region unzweckmässig. Der Nutzen für den Durchgangsverkehr zwischen der Ostschweiz und dem Mittelland mit dieser neuen Verbindung steht in keinem vertretbaren Verhältnis zu den negativen raumplanerischen Folgen: Verbrauch an wertvollem Kulturland, Beeinträchtigung von intakten Siedlungs- und Landschaftsräumen in den betroffenen Gebieten. Der Eintrag ist zu streichen.»

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag 100 zu unterstützen und damit den Eintrag aus dem Richtplan zu streichen.

Im Zusammenhang mit dem Objekt 42 steht das Objekt 45, Untertunnelung Pfungen. Pfungen wird durch die Weiacherstrasse in zwei Ortsteile geteilt. Diese Strasse ist stark befahren. Im Jahr 2000 wurden 13'200 Fahrzeuge pro Tag gezählt, wobei der Anteil an Lastwagenfahrten hoch ist. Die SP-Fraktion ist nicht für die Untertunnelung im Zusammenhang mit der äusseren Nordumfahrung, begrüsst jedoch eine Tieferlegung der Weiacherstrasse mit Überdeckung.

Ich stelle daher den Antrag, anstelle des Neubaus eines zweistreifigen Tunnels die Weiacherstrasse tiefer zu legen und zu überdachen. Die Wohnqualität in Pfungen könnte mit einer Tieferlegung und Überdachung der Weiacherstrasse ganz entscheidend gesteigert werden. Die Tieferlegung würde die Strassenkapazität nicht erhöhen und somit auch keinen Mehrverkehr provozieren.

Ich bitte Sie, den Anträgen 100 bis 103a zuzustimmen.

*Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden):* Ich spreche allgemein zur äusseren Nordumfahrung und dann zu den Minderheitsanträgen 107 und 108.

Bereits jetzt gibt es eine nördliche Umfahrung der Stadt Zürich: die A1 von Weiningen via Gubrist, Aubrugg nach Winterthur. Was brauchen wir also noch eine zweite, eine nördliche Umfahrung der Nordumfahrung, und erst noch eine, die unberührte Landschaften zerstört und fruchtbares Ackerland durchschneidet? Menschen, die solches

planen, haben den Respekt vor der Natur, der Naturlandschaften und der Landwirtschaft völlig verloren. Sie widersprechen dem verfassungsmässigen Auftrag, der da heisst, dass wir mit dem Boden und der Landschaft haushälterisch und sorgsam umgehen sollen. Stellen Sie sich vor, bereits jetzt verschwindet in der Schweiz pro Sekunde ein Quadratmeter Kulturland. Wollen Sie tatsächlich, dass diese Verbetonisierung der Landschaft in diesem Tempo weitergeht? Wenn die SVP und mit ihr Ueli Maurer sagen, wenn die Rot-Grünen an die Regierung kommen würden, dann gehe unser Heimatland kaputt, dann muss ich Ihnen sagen, unser Land geht kaputt wegen Ihnen, weil Sie die Strasseneuphorie unterstützen, weil Sie die Landschaft kaputt machen, weil Sie fruchtbares Land entzweischneiden. Vor allem entziehen Sie den Bäuerinnen und Bauern, die früher Ihre Klientel war, ihre Lebensgrundlage. Da kann ich nur den Kopf schütteln.

Jetzt spreche ich zu den Minderheitsanträgen 107 und 108: Mit den Projekten «Umfahrung Embrach–Lufingen» und «Dettenbergtunnel» haben wir zwei Varianten, welche das Dorf Embrach vom Verkehr Flughafen–Embraport entlasten würden. Es ist in der Tat so, dass Embrach vom Durchgangsverkehr stark belastet ist. Ich habe deshalb auch ein gewisses Verständnis, dass sich die Bewohnerinnen und Bewohner von Embrach eine Umfahrung wünschen. Was mich dann aber schon erstaunt und wofür ich kein Verständnis habe, ist, dass ausgerechnet in Embrach ausserhalb des Dorfs, genau dort, wo in aller nächster Nähe die Umfahrungsstrasse erstellt werden soll, bereits wieder ein Quartier steht. Und es werden noch weitere folgen. Die Menschen in diesen Quartieren wohnen jetzt völlig auf dem Land. In Zukunft werden sie direkt an einer Strasse wohnen. Was wird Embrach dann tun? Es wird wieder jammern und eine neue Umfahrungsstrasse fordern. Auch hier eine Umfahrungsstrasse der Umfahrungsstrasse.

Das Projekt «Umfahrung Embrach–Lufingen» ist kein gutes Projekt. Es zerstört wunderschöne Landschaften. Es entzweit fruchtbares Kulturland. Dies kann nicht im Interesse einer ländlichen Bevölkerung und schon gar nicht im Interesse landwirtschaftlicher Betriebe sein. Wir lehnen diese Variante ab und unterstützen den Nichteintrag im Richtplan.

Wenn schon unbedingt eine Umfahrung Embrachs, dann wäre sicher der Dettenbergtunnel, der dann auch noch Rorbas und die Bergstrecke über Eschenmosen wirkungsvoll entlasten würde, die bessere Variante. Aber, den Dettenbergtunnel allein nur als Entlastung für Embrach wird es nie geben. Er ist schliesslich Bestandteil der äusseren Nord-

umfahrung von Zürich und wird dazu gebraucht, Wettingen mit Winterthur noch schneller und gradliniger zu verbinden. Was wir von einer solch unsinnigen, unnötigen neuen Verkehrsachse halten, habe ich vorhin schon gesagt.

Dem Dettenbergtunnel zum Durchbruch zu verhelfen unter dem Vorwand, Embrach zu umfahren, damit er dann mithelfen kann, die Nordumfahrung Zürichs zu realisieren, nein, da machen die Grünen nicht mit.

*Johann Jucker (SVP, Neerach):* Ich spreche zum Minderheitsantrag 101.

Die Betonstrasse ab dem Kreisel Höri–Neerach Richtung Westen ist in sehr desolatem Zustand. Sogar bestehende ÖV-Postautofahrgäste fühlen sich auf dieser Holperstrecke unsicher. Trotz Einteilung in der Terminisierung «kurzfristig» ist es vielen Benutzern nicht mehr zumutbar, die kaputte Betonpiste ohne Sanierung zu benutzen. Liebe Baudirektion, bitte sanieren Sie die Lindenbuckstrasse sofort. Die geplante, neue Linienführung macht dereinst nur Sinn mit dem Konzept äussere Nordumfahrung Zürich.

*Monika Spring (SP, Zürich):* Johann Jucker, warum ist diese Strasse in einem so desolaten Zustand? Das ist natürlich, weil sie durch dieses sehr wertvolle Landschaftsgebiet Neeracher Ried führt.

Die Verkehrsprobleme im Zürcher Unterland und die Immissionen, die die Bevölkerung in diesen Gemeinden belasten, dürfen doch nicht einfach dazu führen, dass man mit einer äusseren Nordumfahrung alle diese Probleme meint, auf einen Schlag zu lösen. Eine äussere Nordumfahrung, das wissen Sie doch ganz genau, kommt, wenn sie überhaupt je kommen wird, in Jahrzehnten. Das Beispiel äussere Nordumfahrung zeigt aber, dass von SP-Seite in der Kommission wirklich eine sinnvolle Arbeit gemacht worden ist. Wir haben darum gekämpft bei Problemen, die wirklich evident sind wie zum Beispiel der Kreisel im Neeracher Ried, dass diese Probleme gelöst werden können. Wir haben Hand geboten für eine Ersatzvariante. Vor allem haben wir hier Kommissionsarbeit gemacht. Wir haben nämlich Rückkommen beantragt. Wir haben gedealt und ausgehandelt. Wir haben zum Beispiel bei anderen Umfahrungen zugestimmt, damit wir hier diese ganz wichtige Verbesserung im Neeracher Ried, eines der wertvollsten Naturschutzgebiete des Kantons Zürich, erhalten. Die SP war durchaus

bereit, das hat auch Thomas Hardegger vorhin deutlich gesagt, bei sinnvollen, kleinräumigen Umfahrungsprojekten Hand zu bieten, aber nicht bei solchen grossräumigen, neuen Autostrassen, die natürlich auch wieder wertvollste Gebiete zerschneiden und tangieren würden.

Ich bitte Sie daher, unseren Anträgen zuzustimmen und betone nochmals, auch an die Adresse der SVP oder Johann Jucker, die SP hat durchaus Hand geboten für sinnvolle Umfahrungen. Zusammen mit Urs Hany, der nicht mehr in diesem Rat sitzt, haben wir diese Variante ausgearbeitet, damit das Neeracher Ried so schnell wie möglich von diesem unsäglichen Schwerverkehr befreit werden kann.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Ich spreche auch zu anderen Anträgen.

Beim Eintrag «äussere Nordumfahrung» gehen die Meinungen in der CVP auseinander. Es spielen regionalpolitischer Leidensdruck zum Beispiel im Limmattal sowie entsprechende Erwartungen eine Rolle. Ich habe mich schon vor Jahren vehement gegen eine äussere Nordumfahrung als Umfahrung der Umfahrung gewehrt, zu einer Zeit bereits, als diese Hochleistungsstrasse von den Diplomanden der Zürcher Hochschule Winterthur als Alternative zum Ausbau des Gubrist auf sechs Spuren vorgeschlagen wurde. Mit dem Ausbau des Gubrist haben sich die Ablehnungsgründe verstärkt. Ein Eintrag einer äusseren Nordumfahrung ist etwa so sinnvoll und Erfolg versprechend wie der Eintrag eines KKW im Oberhauserriet. Ich muss nicht alle damaligen Argumente gegen dieses grösste pièce de résistance des Richtplans wiederholen. Die Regierung macht das bereits sehr deutlich. Ganz sicher würde allein die Vorwirkung einer solchen Umfahrung der Umfahrung alle umwelt- und siedlungspolitischen Ziele des Kantons und des Bundes über den Haufen werfen. Dass trotz grosszügiger Tunnelbauten wertvolle Landschaften und wichtige Grüngürtel vor allem im Ostteil der äusseren Nordumfahrung zerstört würden, müssten alle wissen, die die Gegend auch nur ein bisschen kennen. Nicht umsonst hat auch die selbst sehr bürgerliche Regionalplanung Winterthur und Umgebung diesen Eintrag zur Ablehnung empfohlen. Auch der Bund war deutlich in seiner Stellungnahme. Ich würde mit jedem Ratsmitglied eine Wette um eine Flasche Neftenbacher Blauburgunder abschliessen, dass der Bund diesen Eintrag nicht akzeptieren wird, ohne deswegen den ganzen Richtplan zurückzuweisen; Neftenbacher deswegen, weil der Strich der Diplomanden genau in ein Neftenbacher Rebgebiet führen würde: Reben mit Abluft gewürzt! Bei diesem Ein-

trag geht es aber nicht einmal um eine Arealsicherung, denn die KPB zeichnete einen anderen Strich als die Diplomanden. Sollte die zu prüfende Linienführung der KPB in Kombination mit 38b ausgeführt werden, müsste ein mehrarmiger Autobahnknoten mit bis zu 14 Fahrspuren gebaut werden. Und vielleicht gibt es bereits Computerspiele, womit solche Strassenknoten gebaut werden können. Aber beim Computerspiel soll es bleiben. Konstruktionen im PC kosten fast nichts. Eine äussere Nordumfahrung allein im Ostteil würde indessen ganz bestimmt viel mehr kosten als die errechneten 2,7 Milliarden Franken.

Damit bin ich bei den anderen Kantonen. Wenn wir den Anti-Zürich-Reflex mit 100-prozentiger Sicherheit verstärken wollen, dann müssen wir eine äussere Nordumfahrung eintragen. Gemessen an früheren Reaktionen würde es in den anderen Kantonen heissen – ich hörte das bereits so –, die spinnen, die Zürcher. Die wollen alle Bundesgelder für sich haben. Bereits bei den allerdringendsten ÖV-Projekten tönte es so. Vorher bekommen die Jurassier vom Bund zwei weitere Autobahnen und das Prättigau eine Umfahrung der Umfahrung als der Kanton Zürich eine äussere Nordumfahrung.

Ich bitte Sie, lehnen Sie diese Masslosigkeit, diesen planerischen Unsinn ab.

Lehnen Sie auch den Taggenbergtunnel, das Hobbyprojekt eines ehemaligen Anwohners ab. Lehnen Sie, sofern der Minderheitsantrag aufrechterhalten wird, auch eine Pfungener Untertunnelung und übrigens auch die Umfahrung Lufingen ab. Wenn beides der Massstab für weitere Tunnels wäre, dann müssten noch mindestens 200 Tunnels im Kanton Zürich mehr eingetragen werden.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Der Transitverkehr spielt im Kanton Zürich eine untergeordnete Rolle. Das können Sie in jedem einschlägigen Papier der Bau- und der Volkswirtschaftsdirektion nachlesen. Im Limmattal erhofft man sich von der vierspurigen Strasse eine Entlastung. Wir zeichnen hier aber keine Rohrpost ein, wo der Verkehr bei Wettingen eingespiesen und nach Winterthur wieder ausgespuckt wird. Die äussere Nordumfahrung zielt auf eine Agglomerationserweiterung tangential von Winterthur bis ins Wehntal. Das gilt es zu verhindern. Alle anderen Projekte werden zu Ersatzvarianten, die aber dann konsequenterweise vierspurig ausgeführt werden müssten. Alle diese Objekte sind heute zweispurig eingetragen. So werden Kantonsstrassen zwischen Gemeinden zu Bundesstrassen.

Ich äussere mich jetzt zum Antrag 113. Bei diesem Eintrag ist bereits der Titel falsch. Er müsste korrekterweise «Durchfahrung Niedersteinmaur und Umfahrung Dielsdorf» heissen. Die Wehntalerstrasse ist heute die Umfahrung von Sünikon. Dieses Objekt wurde vom damaligen Gemeindeingenieur in den Siebzigerjahren in der Turnhalle Steinmaur vorgestellt und bekam die geschlossene Ablehnung von Steinmaur zu spüren. Im Regionalsplit Unterland des «Tages-Anzeigers» wurde der Strich dann neckischerweise genau über mein Haus eingezeichnet und das auch noch als Lücke von Niedersteinmaur bezeichnet. Dies wäre eine Chance, einmal vor Ort zu recherchieren. Meine eigene Betroffenheit ist glücklicherweise nicht so eng. Aber als Eingeborener weiss ich halt, was die Gemeinde denkt. John Appenzeller hat uns letzte Woche Basisferne vorgeworfen. Weil ich weiss, was die Gemeinde denkt, wurde eben ich vor fünf Jahren in den Gemeinderat gewählt und nicht Ihr SVP-Sektionspräsident. Den Trick mit der Umfahrung Sünikon hat der Kanton natürlich schon lange eingesehen und in der ersten Anhörung der Gemeinden für diese Teilrevision ein Trasse vorgesehen, welches erst nach Sünikon, unmittelbar vor der Station Steinmaur die Bahnlinie querte. Diese Variante wurde vom Gemeinderat abgelehnt, weil damit der Quartierplan Rohr gefährdet wäre. Das Trasse dieser Strasse ist heute im Bereich der Quartierpläne Cholacher und Cholplatz auf den Meter genau festgelegt. Wenn ich von laufenden oder abgeschlossenen Quartierplänen rede, merken Sie, dass wir hier von der Erschliessung eines kompakten Siedlungsgebiets reden, das so in den Sechzigerjahren in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof ausgeschieden wurde und auch den strengen Kriterien eines Willy Germann genügen würde. Zwei dieser neu gebauten Mehrfamilienhäuser müssten Sie übrigens bei einem vierspurigen Ausbau gleich wieder abreißen.

Die Verkehrssituation in Dielsdorf ist tatsächlich unbefriedigend. Wir müssen aber auch festhalten, dass eine Verkehrsberuhigung in Dielsdorf nur gerade im Pendlerverkehr erreicht wird. Entlang der Wehntalerstrasse hat sich in den letzten Jahrzehnten eine Einkaufsmeile entwickelt von der Tankstelle am Dorfeingang bis zur Tankstelle am Dorfausgang. Wir werden also keine Flaniermeile haben in Dielsdorf. Der Ziel- und Quellverkehr, der in Dielsdorf selbst erzeugt mittlerweile enorm ist, wird weiterhin über die Wehntalerstrasse gehen.

Ich habe Verständnis, wenn man Durchgangsverkehr aus Wohnquartieren herausnehmen will. Ich habe aber wenig Verständnis, wenn man eine Bundesstrasse in eine Wohnzone hineinführen will.

Noch ein Wort zur Trasseesicherung: Sie plagt sicher schon das schlechte Gewissen über die vielen Sitzungsgelder, die wir hier im Richtplan kassieren. Mit der Unterstützung des Minderheitsantrags 113 könnten Sie den Kanton den Kauf der Liegenschaft an der Stationsstrasse vis-à-vis der Station Steinmaur im Rahmen des laufenden Quartierplanes ersparen. Damit hätten Sie einen Teil der Kosten dieser Debatte wieder herausgeholt.

*Willy Haderer (SVP, Unterengstringen):* Es ist noch nicht schlüssig zu beurteilen, wie gross der Anteil des Aargauer Verkehrs Richtung Zürich und Richtung Ostschweiz ist, den die zukünftige Steigerung im öffentlichen Verkehr in der Lage ist, aufzunehmen. Obwohl wir im Limmattal alle Anstrengungen mit Stadtbahn, mit Verdoppelung der S-Bahn, mit zusätzlichen Schnellzughalten in Dietikon unternehmen, wird es uns vermutlich nicht gelingen, den gesamten Verkehr, der in Zukunft auf uns zukommen wird, auch noch aufzunehmen. Wir sehen das heute schon mit dem Gubrist und der Nordumfahrung, die Jahre verspätet erst kommt und die dazu führt, dass in unseren Dörfern und Städten im Limmattal die Durchfahrten dermassen gesteigert worden sind, dass wir hier Stausituationen ausserhalb der Autobahn haben. Der Missbrauch des Furttals als Umfahrung des Limmattals, das nicht mehr alles des Limmattaler-Kreuzes und des Gubristtunnels schluckt, ist heute ebenfalls eine Tatsache. Es kann, wenn dann diese Situation wieder eintritt auch nach der Vervollständigung der Nordumfahrung, keine Lösung sein, nochmals über eine vierte Röhre durch den Gubrist zu sprechen. Das mag die Bevölkerung, die heute schon sehr stark vom Lärm belastet ist, nicht mehr ertragen. Deshalb müssen wir vorausschauend eine Möglichkeit zur Umfahrung mindestens für den Transitverkehr im Richtplan eintragen. Dafür ist die äussere Nordumfahrung geeignet. Dass die äussere Nordumfahrung derart zu gestalten ist, dass mit wenigen Ein- und Ausfahrten nicht noch ein Siedlungsschwerpunkt neu geschaffen wird im Furttal, das ist uns klar. Dahinter stehen wir ebenfalls. Verbauen Sie aber nicht den Blick in die Zukunft. Es ist eine Langfristplanung, die die Möglichkeiten, die wir heute nicht ausschliessen können, auffangen kann. Haben wir diese Möglichkeit dannzumal, wenn sie eintritt, nicht, dann können wir auch keine Lösungen mehr bringen.

Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge abzulehnen.

*Martin Mossdorf (FDP, Bülach):* Ich spreche zu den Minderheitsanträgen 107 und 108, Umfahrung Embrach–Lufingen, und zu 109, Dettenbergtunnel.

Die geplante Umfahrung Embrach–Lufingen dient der Entlastung einer sehr stark befahrenen Strasse mitten durch die Dörfer Embrach und Lufingen. Das Verkehrsaufkommen ist mittlerweile so gross wie am Gotthard. Das Wohngebiet bedarf eines besseren Schutzes. Das Anliegen sollte mindestens so ernst genommen werden wie die städtischen Strassen, wo nun wesentliche Verbesserungen zu Gunsten der Anwohner getroffen werden. Ich bedaure sehr, dass Sie diese Umfahrung streichen wollen. Es war für mich auch ein grosses Anliegen, dass der Realisierungshorizont mittelfristig und nicht langfristig wäre. Die eingereichte Petition der Gemeinden aus dem Embrachertal hat hier offensichtlich kein Gehör gefunden. Ich danke Ihnen aber, wenn Sie die Minderheitsanträge ablehnen. Das gibt wenigstens den betroffenen Gemeinden ein bisschen Hoffnung.

Zum Dettenbergtunnel: Für den geplanten Dettenbergtunnel wurde schon vor mehreren Jahren die Landausscheidung vorgenommen. Die Linienführung und die Trassees wurden gesichert. Ich erinnere mich als ehemaliger Tiefbauvorsteher von Bülach gut daran, wie vor 15 Jahren dieses Planverfahren ein Quartierplanverfahren um Jahre verzögerte. Jetzt wollen Sie den Tunnel aus dem Richtplan kippen. Der Verkehr, vor allem der Schwerverkehr könnte aber durch den Tunnel sinnvoll in die A51 geführt werden. Damit würde die Bergstrecke Embrach–Eschenmosen–Bülach spürbar entlastet. Dieser Strassenabschnitt ist ein übergeordneter Bestandteil Winterthur–Embrach–Bülach und ist von kantonaler Bedeutung und müsste entsprechend gewürdigt werden. Ich habe aber auch Hoffnung, dass der Bund diesem Projekt zustimmen und es in den Sachplan Verkehr aufnehmen würde. Würden wir diesen Tunnel aus dem Richtplan streichen, so müssten verkehrstechnische Massnahmen auf der Bergstrecke Embrach–Eschenmosen–Bülach vorgenommen werden, was bedeuten könnte, dass der Schwerverkehr über Winterthur geführt werden müsste. Das wäre sicher nicht umweltfreundlich und sicher auch nicht in Ihrem Sinn.

Stimmen Sie dem Dettenbergtunnel zu. Stimmen Sie einer gesicherten Umweltlösung zu. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen.

*Willy Furter (EVP, Zürich):* Das Netz an Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen im Kanton Zürich bedarf nach Meinung der EVP nur geringfügiger Ergänzungen. Hingegen bekämpft sie die Idee einer äusseren Nordumfahrung der Stadt Zürich von Winterthur über Pfungen, Embrach, Bülach nach Wettingen im Limmattal. Diese Hochleistungsstrasse steht im Widerspruch zur Forderung, Neu- und Ausbauten von Strassen in ihrer Erschliessungswirkung am bestehenden Siedlungsgebiet zu orientieren und zusammenhängende Naherholungsgebiete zu schonen. Die dadurch entstehende Belastung von Landschaft und Umwelt ist nicht vertretbar und auch nicht finanzierbar. Damit erübrigt sich auch eine Trasseesicherung.

Die EVP-Fraktion lehnt die äussere Nordumfahrung geschlossen ab. Auch die Umfahrung Dielsdorf–Sünikon, Minderheitsantrag 113, lehnt die EVP ab.

*Walter Müller (SVP, Pfungen):* Die äussere Nordumfahrung ist als langfristig eingestuft. Das ist auch gut so. Diese Hochleistungsstrasse wird bestimmt erst gebaut, wenn alle anderen Massnahmen nicht die nötige Entlastung bringen und wenn der Verkehrsfluss in den anderen Regionen nicht mehr bewältigt werden kann. Die Trasseesicherung ist aber im heutigen Zeitpunkt trotzdem sinnvoll und nötig. Die vorgesehene Linienführung betrifft mehrheitlich kein Siedlungsgebiet. Aus diesem Grund kann sich die Region trotzdem weiterentwickeln. Aus diesem Grund empfehle ich Ihnen, die äussere Nordumfahrung im Richtplan zu belassen.

Noch ein Wort zur Untertunnelung von Pfungen: Die Gemeinde kämpft schon über 20 Jahre mit dem Regierungsrat wegen der Untertunnelung von Pfungen. Hätten wir damals der Regierung geglaubt, wäre der Tunnel bereits gebaut. Im jetzigen Zeitpunkt ist in diesem Gebiet das Quartierplanverfahren eingeleitet. Das Land ist gesichert, und die Baulinien sind vom Kantonalen Tiefbauamt seit Jahren festgelegt. Bei der Planung und Realisierung könnte ich mir aber auch eine Tieferlegung der Weiacherstrasse durchaus vorstellen und habe gewisse Sympathien für den Antrag von Marianne Trüb. Im jetzigen Zeitpunkt muss ich Ihnen aber empfehlen, dass vorläufig an der Tunnelvariante festgehalten wird, unterstütze aber eventuell auch den Minderheitsantrag von Marianne Trüb. Ich bitte Sie, das Gleiche zu tun.

*Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen):* Martin Mossdorf, Walter Müller und vorhin Willy Haderer haben genau gesagt, was ich im folgenden Referat zusammenfassen will. Deshalb verzichte ich darauf, auch wenn es geschrieben ist.

Ich möchte nur noch etwas sagen: Susanne Rihs sollte froh sein, wird durch eine langfristige Variante derart viel Kulturland vor der Überbauung gesichert. Wenn die äussere Nordumfahrung vielleicht nie realisiert wird, weil der Bedarf entfällt, dann ist dieses Land vor anderer Überbauung gesichert. Das ist genau das, was die Grünen wollen. Eigentlich sollte Susanne Rihs dem zustimmen.

*Samuel Ramseyer (SVP, Niederglatt):* Wir alle wissen, dass kaum einer oder eine unter uns erleben wird, dass dieses hier diskutierte Vorhaben auch realisiert wird. Es geht bei der äusseren Nordumfahrung um nichts anderes als um die Sicherung eines Trassees und damit die Sicherung des Offenhaltens von Optionen für künftige Generationen, auch für künftige Politikergenerationen. Ob dannzumal die Bedürfnisse für die äussere Nordumfahrung ausgewiesen sein werden oder nicht, das werden dann die künftigen Generationen selber entscheiden können, wenn wir den Minderheitsanträgen eine Abfuhr erteilen.

*Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt):* Wir haben es in diesem Abschnitt das erste Mal wirklich mit einer Richtplandiskussion zu tun. Richtpläne sind bekanntlich behördenverbindlich, und sie dienen, wie es wiederholt gesagt worden ist, der Trasseesicherung. Genau das ist die Idee der äusseren Nordumfahrung. Ich stimme Samuel Ramseyer zu, dass es möglicherweise so gehen wird wie mit der Unterland-Autobahn, deren Baulinie durch die Stube meines Elternhauses führte und vielleicht noch führt, weil sie noch nicht aufgehoben ist. Diese Strasse ist nicht mehr im Richtplan enthalten, weil sich die Idee erübrigt hat. Richtpläne bedeuten in der Tat, dafür zu sorgen, dass grossräumig Flächen frei gehalten und Trassees gesichert werden können. Das ist hier der Fall. Was man ebenfalls versucht, das halte ich für sehr sinnvoll, ist, dafür zu sorgen, dass Umfahrungen von Ortschaften nicht einfach die Ortschaften engräumig abschliessen, sodass man jederzeit wieder von dieser Umfahrung wegkommen kann, sondern dass man die Umfahrungen aneinander reiht und dafür sorgt, dass man in einem grossräumigeren Zusammenhang die ganze Sache planen kann.

Ich bitte Sie, insbesondere auch für den Dettenbergtunnel Ihr Wort einzulegen. Beim Westast der ganzen äusseren Nordumfahrung gestehe ich Ihnen gerne zu, dass deren Realisierung wesentlich weiter weg liegen muss und soll als der Dettenbergtunnel.

Die FDP wird sämtliche Minderheitsanträge ablehnen.

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Dieses Schlüsselgeschäft äussere Nordumfahrung wird die ehrenwerte Stellungnahme des Zürcher Parlaments gegenüber dem Landschaftsschutz repräsentieren. Wir haben in der KPB feststellen müssen, dass die Bürgerlichen mit diesem legendären Richtplaneintrag auf Granit beißen wollen. Selbst der Zürcher Regierungsrat will, dass dieser Eintrag nicht in den Geschichtsbüchern erscheint. Eines will ich jedoch festhalten: Die Lösungssuche beim Neeracher Ried war einer der wenigen konstruktiven Momente der Zusammenarbeit während der Kommissionsarbeit. Die Polarisierung blieb hier aus. Dank den künftigen Abklassierungen und einem schnellstmöglichen Rückbau aller Strassen in diesem Bereich heisst der Sieger Neeracher Ried, eingetragen im Bundesinventar der Flachmoore von nationaler Bedeutung.

Ich danke Ihnen im Namen des Landschaftsschutzes, wenn Sie unseren Minderheitsantrag mit vereinigten Kräften unterstützen helfen.

*Lilith C. Hübscher (Grüne, Winterthur):* Ich rede zu den Minderheitsanträgen 102 und 103.

Matthias Hauser, ich wusste gar nicht, dass Sie Richtplaneinträge nicht für Strassentrassee-Sicherungen machen, sondern für Grüngürtel im Siedlungsbereich. Wenn Sie das Ihren Wählenden so erzählen – mich macht es glücklich –, dann ist das wieder ein Taube-auf-dem-Dach-Prinzip.

Walter Müller, Sie haben gesagt, seit 20 Jahren würde die SVP in Pfungen für diese Untertunnelung kämpfen. Diese langfristigen lokalen Projekte erachten wir darum als nicht mehr zeitgemäss. Sie würden eine Attraktivierung des Strassenverkehrs an Orten bewirken, wo der öffentliche Verkehr noch einen enormen Nachholbedarf aufweist. Die bestehenden Ortsdurchgangsstrassen sind nach dem Prinzip siedlungsorientierter Hauptverkehrsstrassen zu gestalten. Innerorts sind Verkehrsanlagen generell so auszugestalten, dass gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedensten Verkehrsteilnehmenden wieder gestärkt werden kann.

*Othmar Kern (SVP, Büllach):* Susanne Rihs, an Ihrer Stelle würde ich dem Dettenbergtunnel zustimmen, weil man vielleicht später einmal auf die Umfahrung Embrach verzichten könnte. Mit dieser Umfahrung würde sehr viel wertvolles Kulturland vernichtet. Wenn der Dettenbergtunnel gebaut ist, könnten die Autos von Winterthur direkt auf die A50 und A51 fahren und müssten nicht durch Embrach hindurchfahren. Stimmen Sie doch diesem Tunnel zu! Er ist vernünftig. Martin Mossdorf hat es gesagt, es ist alles schon ausgeschieden für diesen Tunnel.

*Marianne Trüb Klingler (SP, Dättlikon), spricht zum zweiten Mal:* Ich habe nur eine Verständnisfrage. Walter Müller hat den Eintrag der äusseren Nordumfahrung als sinnvoll bezeichnet, da der Planungshorizont als langfristig eingetragen sei. Das Objekt 42, äussere Nordumfahrung ist aber als mittelfristig bezeichnet. Was stimmt nun? Ist der Planungshorizont mittel- oder langfristig?

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang), spricht zum zweiten Mal:* Ich habe jetzt Erstaunliches gehört von der gegenüberliegenden Ratsseite. Die Vorhaben würden wir alle gar nicht mehr erleben. Die hätten einen so langfristigen Realisierungshorizont, dass wir vor ihnen gar keine Angst haben müssten. Gleichzeitig beklagen Sie aber, dass die Leute in den Siedlungsgebieten in den Dörfern schon seit Jahren belastet würden. Das ist genau das Problem, in dem wir stecken. Wieso realisieren wir jetzt nicht schnell und kurzfristig eine Entlastung in den Dörfern mit verkehrsberuhigenden Massnahmen und streichen alle diese Projekte aus dem Plan, die den Leuten nur Sand in die Augen streuen? Dazu kommt, dass gewisse Projekte, wenn es dann einmal so weit ist, plötzlich gar nicht mehr Sinn machen wie das Beispiel Embrach–Lufingen zeigt. In der Zwischenzeit ist ausserhalb der projektierten Umfahrung bereits wieder gebaut worden. Dort hat es wieder ein Siedlungsgebiet. Die Umfahrungsstrasse ist bereits wieder eine Ortsdurchfahrt. Diese will man unbedingt im Plan haben.

Ich bitte Sie, bieten Sie Hand für verkehrsberuhigende Massnahmen in den Dörfern, jetzt schnell eine Entlastung und streichen Sie alle diese Projekte, mit denen Sie den Leuten Sand in die Augen streuen, dass sie irgendwann einmal eine Entlastung erleben könnten.

*Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden), spricht zum zweiten Mal:* Lieber Othmar Kern, ich würde vielleicht dem Dettenbergtunnel sogar zustimmen, aber nur unter zwei Voraussetzungen. Erstens, dass Sie die Umfahrung Embrach–Lufingen streichen und zweitens, dass der Dettenbergtunnel wirklich nur als Umfahrung Embrachs genutzt wird und nicht als Bestandteil der Nordumfahrung. Sie müssen dies differenzierter sehen. Wenn Sie das tun, dann könnte ich Ja sagen.

*Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Die Kommission für Planung und Bau hat sich schon verschiedentlich und intensiv mit der Vorlage auseinandergesetzt, die Vorlage 3893a, c und d. Diese Objekte standen schon mehrmals auf der Traktandenliste dieses Rates. Diese Debatten müssten daher nicht wiederholt werden. Alle Entscheide fielen immer zu Gunsten der zu prüfenden Linienführung aus. Auch an der Stellungnahme des Regierungsrates hat sich nichts geändert, hingegen an der Situation in den betroffenen Talschaften beträchtlich. Sieben Objekte örtlicher Umfahrungsstrassen reflektierten seit Jahren die unzumutbaren Zustände auf den Hauptverkehrsstrassen im Zürcher Unterland am Rande unseres Wirtschaftsraums Zürich. Bei den grösseren Projekten Taggenbergtunnel, Umfahrung Pfungen und Embrach sowie Dettenbergtunnel wird den Gemeinden seit Jahren in Aussicht gestellt, dass diese Abschnitte aufgrund ihrer Bedeutung als Bundesstrassen zu klassieren beziehungsweise vorzusehen sind. Behördeninitiativen wurden in den Wind geschlagen, während die Dörfer an den Verkehrsbelastungen erstickten.

Der Wirtschaftsraum Zürich versorgt sich massgeblich mit Rohstoffen und Gütern entlang des Hochrheins und quer durch das betroffene Unterland. Die Entwicklung am Flughafen und im Wirtschaftsraum Zürich geht trotz aller Optimierung beim öffentlichen Verkehr und den Anstrengungen zur Umlagerung der Güter auf die Bahn nicht ohne Zunahme der Verkehrsentwicklung auf den Strassen ab. Dies bestätigen alle Studien auch nach dem Abschluss der Studienarbeit zu diesem Umfahrungsprojekt. Während die A 98 (*deutsche Autobahn*) nördlich unserer Grenze immer näher an unseren Kanton geplant und ausgebaut wird, werden solche Entwicklungen im Kanton Zürich ausgeklammert und die Gemeinden im Ungewissen stehen gelassen.

Zur Stellungnahme des Kantons Aargau kann ich Thomas Hardegger Recht geben. Sie, die Aargauer, haben sich dagegen ausgesprochen. Wichtig ist aber für Sie zu hören, der Grund lag darin, dass sie die

Leistungsfähigkeit einer solchen Umfahrungsstrasse ganz anders einschätzen. Die Aargauer haben Angst, dass der Baregg dann in der Folge nicht mehr den Verkehr aufnehmen kann.

Neue Umfahrungen im Embrachertal sind Ausdruck dieser hoffnungslosen Situation. Alte Verkehrssünden sollen im Zusammenhang mit dieser zu prüfenden Linienführung wieder korrigiert werden. So sollen die Strassen durch das Neeracherried an die Peripherie des Naturschutzgebietes verlegt werden.

Zu einzelnen Voten: Susanne Rihs, wenn Sie hier das Wort sprechen für den Schutz von landwirtschaftlichem Kulturland, dann akzeptiere ich das und schätze das. Gerade mit der zu prüfenden Linienführung wurde in diesen Abschnitten eine Tieferlegung dieser Projekte angestrebt und nicht wie das Projekt «Herausnahme der Umfahrungsstrasse aus dem Ried» letztlich in Kulturland umgesetzt werden soll.

Weiter darf ich aus den Voten von Marianne Trüb und Susanne Rihs entnehmen, dass letztlich der Handlungsbedarf für Lösungen in diesen Gemeinden mit unterstützt wird, sei es der Dettenbergtunnel, sei es letztlich eine Tunnellösung in Pfungen.

Willy Germann, es ist festzuhalten, dass die Zweckmässigkeitsprüfung der Nordumfahrung Zürich, die mit einer dritten Röhre ausgebaut wird, auch beinhaltet hat, eine vierte Röhre zu prüfen und die Leistungsfähigkeit letztlich daran auszurichten. Das war die Veranlassung zu sagen, es könne doch nicht sein, an solchen Nadelöhren solche Kapazitäten ins Auge zu fassen.

Noch ein Wort zu Robert Brunner: Nie, gar nie wurde der Ansatz dieser Linienprüfung verwendet, um die Agglomerationserweiterung in den Vordergrund zu stellen. Hier haben Sie die Möglichkeit, mit dem von der Baudirektion in Aussicht gestellten neuen Bearbeiten des Siedlungsplans ganz klar das Signal abzustecken, dass diese Absicht nicht fortzusetzen sein soll.

Die Mehrheit der Kommission für Planung und Bau beantragt Ihnen, die äussere Nordumfahrung als zu prüfende Linienführung in diesen Richtplan aufzunehmen.

*Regierungsrätin Ursula Gut:* Ich spreche zu den Anträgen 100 und 101. Gemäss den Zielen und Grundsätzen der Raumplanungsgesetzgebung, den Leitlinien des Richtplans 95 sowie des Genehmigungsvorbehalts des Bundes zum Richtplan 95 haben sich Neu- und Ausbauten von Strassen in ihrer Erschliessungswirkung am bestehenden

Siedlungsgebiet zu orientieren und zusammenhängende Naherholungsräume zu schonen. Die äussere Nordumfahrung wurde von der Kommission in die Vorlage eingefügt. Sie steht klar im Widerspruch zu den genannten Grundsätzen, da mit diesem Richtplaneintrag Investitionen an ungeeigneter Stelle ausgelöst und Entwicklungsimpulse in nicht für die Siedlungsentwicklung vorgesehene Gebiete getragen würden. Bei der Beurteilung dieses Vorhabens ist auch die Tatsache zu berücksichtigen, dass erfahrungsgemäss bereits der blosser Eintrag im kantonalen Richtplan eine unerwünschte Vorwirkung auslösen kann, welche über Jahrzehnte hinweg zu unerwünschter Zersiedelung, Umweltbelastung und Beeinträchtigung der Lebensqualität führt, selbst dann wenn die äussere Nordumfahrung dereinst gar nicht gebaut werden sollte.

Der Regierungsrat verfolgt die Strategie, wonach die nur in begrenztem Umfang zur Verfügung stehenden Mittel für den Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes gezielt in jenen Räumen und auf jenen Achsen eingesetzt werden, auf denen heute und in Zukunft die grössten Kapazitätsengpässe zu gewärtigen sind. Die äussere Nordumfahrung gehört hier nicht dazu.

Ich bitte Sie daher, dem Antrag des Regierungsrates auf Streichung der äusseren Nordumfahrung, Teil Ost und West, identisch mit den Minderheitsanträgen 100 und 101, zuzustimmen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 79 Stimmen, den Minderheitsantrag 100 abzulehnen.**

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 77 Stimmen, den Minderheitsantrag 101 abzulehnen.**

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 70 Stimmen, den Minderheitsantrag 102 abzulehnen.**

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 78 stimmen, den Antrag 103a abzulehnen.**

13710

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 63 Stimmen, den Minderheitsantrag 108 abzulehnen.**

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 63 Stimmen, den Minderheitsantrag 109 abzulehnen.**

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 75 Stimmen, den Minderheitsantrag 113 abzulehnen.**

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Die Minderheitsanträge 104 und 105 sind zurückgezogen.

Objekt 48, «Umfahrung Ossingen»

***Minderheitsantrag 106 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das Objekt 48, «Umfahrung Ossingen», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 20 Mio. Franken)*

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Diese Umfahrung, die wir hier zur Streichung beantragen, wurde im Bericht «Prioritätenreihung Ortsumfahrungen im Kanton Zürich» dem Handlungsfeld C zugeteilt, und es wird ihm eine negative Kostenwirksamkeit attestiert. Die Umsetzung der Objekte aus dem Handlungsfeld C – es gibt davon deren 16 Stück – würden während der nächsten 25 Jahre ein jährlichen Aufwand von 80 Millionen Franken bedeuten. Da lässt sich leicht abschätzen, dass hier nicht so rasch etwas passiert, umso mehr als das Vorhaben im kantonalen Landschaftsförderungsgebiet liegt, zu der Glaziallandschaft Husemersee gehört und an einem südorientierten Rebberg oberhalb der Eisenbahn liegt. Hingegen spricht nichts dagegen, sofort mittels Geschwindigkeitsbegrenzungen den Lärm der rund 200 Fahrzeuge pro Stunde zu senken und mit Gestaltungsmaßnahmen

zur Verbesserung der Siedlungsqualität das Dorf zu entlasten. Dazu braucht es keinen Richtplaneintrag, aber etwas Initiative bei den zuständigen Stellen von Tiefbauamt und Polizei.

Ich bitte Sie, unserem Antrag zuzustimmen.

*Ernst Meyer (SVP, Andelfingen):* Die einzige Möglichkeit, Ossingen vom hohen Durchgangsverkehr zu befreien, ist diese Umfahrung. Auf weiten Teilen der Strecke Andelfingen–Stein am Rhein wurden bereits Umfahrungen realisiert. Ossingen ist das Dorf mit den engsten Verhältnissen und zählt darauf, dass die Trasseesicherung gewährleistet bleibt und irgendwann diese Umfahrung erbaut werden kann. Die Linienführung ist parallel zur Bahnlinie auf der Aussenseite vorgesehen. Die Verbesserung der gesamten Lebensqualität für dieses Dorf könnte so erreicht werden, insbesondere für dessen Schulkinder und Einwohner. Es erstaunt mich immer wieder, wie Stadtzürcher der ländlichen Bevölkerung vorschreiben wollen, was für sie gut und erträglich ist, aber an den Wochenenden mit Erholungsverkehr unsere Dörfer belasten.

Bitte lehnen Sie auch diesen Minderheitsantrag ab. Das Weinland und insbesondere das Dorf Ossingen sind Ihnen dankbar.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 65 Stimmen, den Minderheitsantrag 106 abzulehnen.**

Objekt 49, «Umfahrung Embrach–Lufingen»

***Minderheitsantrag 107 Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das Objekt 49, «Umfahrung Embrach–Lufingen», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 50 Mio. Franken)*

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang):* Ich beantrage Ihnen, diese Umfahrung zu streichen. Wie Sie auf der Karte gut erkennen können, ist ausserhalb der Umfahrungsstrasse bereits das Gebiet überbaut. Wir haben hier neues Siedlungsgebiet. Die Umfahrungsstrasse würde also nicht das Dorf entlasten, sondern es würde eine neue Ortsdurchfahrt

entstehen. Über kurz oder lang würde die Forderung nach einer weiteren Umfahrung entstehen, also eine Umfahrung der Umfahrung. Das ist keine Verkehrspolitik. Das ist «Pflasterlipolitik». Mit Symptombekämpfung kommen wir nicht weiter.

Ich bitte Sie, die Umfahrung als Beispiel für alle ungeplanten Bauwünsche hier abzulehnen.

*Hans Peter Frei (SVP, Embrach):* In Übereinstimmung mit den Gemeinderäten von Embrach und Lufingen möchte ich mich zur Umfahrung Embrach–Lufingen wie folgt äussern: Der Bau des Dettenbergtunnels ist gegenüber der Umfahrung Embrach–Lufingen vorzuziehen. Ein Bau der Umfahrung Embrach–Lufingen löst das Problem nicht, sondern schafft neue Probleme. Diese Strasse hätte vor 35 Jahren gebaut werden müssen, bevor das Zollfreilager Embraport seinen Betrieb aufnahm. Heute sind entlang der geplanten Linienführung neue Siedlungen entstanden. Somit wird das Verkehrsproblem von einem Ortsteil in den anderen verlagert. Die Gemeinderäte der betroffenen Gemeinden möchten diese Strasse als Option im Verkehrsrichtplan belassen, sofern der Dettenbergtunnel nicht gebaut werden soll. Nur der Bau des Dettenbergtunnels löst das Verkehrsproblem im Embrachertal. Dies haben die sechs betroffenen Gemeinden mit einer Behördeninitiative, die leider im Jahr 2002 in diesem Rat die nötige Unterstützung nicht erreichte, tatkräftig bewiesen. Sollte die Umfahrung Embrach–Lufingen trotzdem realisiert werden, wäre eine Untertunnelung im Bereich der überbauten Gebiete von Embrach und Lufingen zwingend nötig.

Susanne Rihs, die Umfahrung Embrach–Lufingen war im Richtplan 1995 nicht mehr enthalten. Das von Ihnen angesprochene Quartierplangebiet Chüng wurde erschlossen im Glauben, dass die Umfahrungsstrasse zu Gunsten des Dettenbergtunnels fallen gelassen worden sei. Weitere Quartierplanverfahren sind mangels Bauland in den nächsten Jahren nicht geplant.

Im Namen der Bevölkerung des Embrachertals, besonders der 1500 Personen, die in Embrach direkt von der Durchfahrt von täglich über 17'000 Fahrzeugen betroffen sind, danke ich Ihnen für die Unterstützung unseres Anliegens.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag 107 abzulehnen.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 73 Stimmen, den Minderheitsantrag 107 abzulehnen.**

Objekt 53, «A50/A51, Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden»

***Minderheitsantrag 110 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das Objekt 53, «A50/A51, Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden» ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.*

*Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden):* Strasseneuphorien und Leute, die meinen, mit Strassen die Lebensqualität der Menschen zu verbessern, gab es schon früher, zum Beispiel in den Siebzigerjahren, als man eine Umfahrungsstrasse um meine damals noch sehr kleine Wohngemeinde Glattfelden erstellte. Ich kann mich noch gut an das Einweihungsfest mit SVP-Regierungsrat Jakob Stucki erinnern. Seither werden wir nun also von einer völlig überdimensionierten, vierspurigen Autobahn umfahren. Sie entlastet zwar das Dorf, aber sie hat auch einen Bauern gezwungen, nach Kanada auszuwandern. Das sind halt so Folgen, die Sie auf der bürgerlichen Seite nicht zu beunruhigen scheinen. Die Umfahrung Glattfelden geschah natürlich nicht in erster Linie wegen der Bevölkerung des Dorfes, sondern um den Anfang einer Autobahn Richtung Basel zu machen; einer Autobahn, die von den Aargauern nie erwünscht war und die, wie sich zeigt, nicht nötig ist. Inzwischen wurde nämlich die bestehende Strasse sogar abklassiert. Man kann nur sagen, zum Glück wurde die Fortsetzung unserer Autobahn nie gebaut. Überhaupt kann man sagen, zum Glück haben und werden wir nicht das nötige Geld haben, um diese vielen Tunnels und unnötigen Strassen zu bauen. Das tröstet mich.

Die Umfahrung Glattfelden ist ein schönes Beispiel, wie unüberlegt und rücksichtslos man schon damals gegen die Ressourcen Land vorging. Das Schlimme ist aber, dass wir dieses Vorgehen fortsetzen und weiterfahren mit den unsinnigen, unüberlegten und rücksichtslosen Strassenbauwerken. Das Schlimmste ist, dass wir das im heutigen Bewusstsein der drohenden Klimaerwärmung und der spärlichen Landreserven tun. Den Autobahnzusammenschluss Glattfelden–Bülach braucht es nicht. Das sagt sogar der Gemeinderat Glattfelden, der

wirklich nicht ein grüner ist. Der Hauptverkehrsstrom geht Richtung Westen, liegt nicht bei uns, sondern auf der Nord–Süd-Achse zwischen Bülach–Eglisau–Rafzerfeld.

Ich bitte Sie, den Antrag zu unterstützen.

*Martin Mossdorf (FDP, Bülach):* Ich spreche zu den Minderheitsanträgen 110, 111 und 112 zusammen.

Autobahnzweigschluss Bülach–Glattfelden: Der geplante Ausbau dient dem Zusammenchluss Bülach–Glattfelden, A50 und A51. Der heutige Zustand ist aus verkehrstechnischer Sicht und aus der Optik der Verkehrssicherheit prekär. Unfälle nehmen leider zu. Die Stausituation hat sich verschlechtert. Bülach ist nicht nur berühmt durch die Eiskunstläuferin, Silbermedaillenträgerin Sarah Meier, berühmt ist Bülach leider auch durch die ständigen Verkehrsberichte im Radio mit den entsprechenden Staumeldungen auf der A51. Hier ist dringend Handlungsbedarf angesagt – nicht morgen, sondern heute. Hier sind Massnahmen einzuleiten und umzusetzen. Wir haben nun einmal in diesem Gebiet einen starken Verkehr, Schwerverkehr und Kiesverkehr, der nicht allein nur auf die Schiene umverteilt werden kann, denn dort ist auch die Kapazität langsam beschränkt. Es braucht auch die Strasse, und zwar eine sichere Strasse. Eine Abklassierung, wie es nun Susanne Rihs vorschlägt, hiesse das Rad zurückdrehen. Es hätte dies verheerende Folgen, wie das Ausweichen auf Nebenstrassen und vermehrt auch wieder Verkehr im Dorf Glattfelden.

Ich bitte Sie, die Situation hier ernst zu nehmen und das Träumen von den autofreien Strassen zu vergessen. Schauen Sie der Realität ins Auge. In Eglisau haben Sie das auch gemacht. Ich bitte Sie dringend, den Minderheitsantrag abzulehnen.

*Othmar Kern (SVP, Bülach):* Ich spreche ebenfalls zu den Minderheitsanträgen 110, 111 und 112.

Roland Munz und Mitunterzeichnende dieser Anträge, kennen Sie die Verkehrsverhältnisse der Verbindung Bülach–Glattfelden und Bülach–Eglisau? Ich glaube kaum, sonst würden Sie keine so blöden Anträge stellen. Seit dem Autobahnzweigschluss in Kloten hat sich die Stausituation in den Hardwald bei Bülach verschoben. Der Autobahnzweigschluss Bülach–Glattfelden ist dringend nötig. Sehr viele Lastwagen befahren diese Strecke. Der Anteil Kies- und Aushub-Lastwagen beträgt etwa 75 Prozent. Im Ganzen sind es bis gegen

1700 Lastwagen im Tag Richtung Zürich mit Kies, den Sie übrigens auch für den Ausbau der Bahnanlagen benötigen, Richtung Rafzerfeld mit Aushubmaterial. Sehr viel Aushubmaterial stammt auch wieder vom Ausbau der Bahnanlagen. Diese Transporte führen alle durch Eglisau. Darum ist auch der Bau der Umfahrung Eglisau kein Luxus, dazu noch ein grosser Individualverkehr, vor allem am Morgen, wenn die Leute zur Arbeit fahren und am Abend, wenn sie wieder nach Hause fahren. Viele davon fahren mit dem Auto bis nach Bülach und von dort mit der Bahn weiter.

Roland Munz und Mitunterzeichnende, Sie haben wirklich ein Brett vor dem Kopf, wenn Sie das Gefühl haben, der Ausbau dieses Strassenabschnittes sei nicht nötig oder man könne den Ausbau hinauschieben bis Mitte dieses Jahrhunderts. Verkehrsstaus verursachen auch immer grosse Luftverschmutzung. Merken Sie sich das endlich!

Zum Minderheitsantrag 112: Die SVP-Fraktion unterstützt diesen Minderheitsantrag. Es ist sicher sinnvoll, dass der Realisierungshorizont mit demjenigen der Umfahrung Eglisau übereinstimmt. Setzen wir den Realisierungshorizont fest mit kurz- bis mittelfristig. So wäre es möglich – das hoffen wir im Unterland –, in den nächsten Jahren den Ausbau zu realisieren.

Ich empfehle Ihnen, die Minderheitsanträge 110 und 111 abzulehnen und dem Minderheitsantrag 112 zuzustimmen.

*Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen):* Ich beziehe mich schon wieder auf Susanne Rihs. Sie hat ein schönes Beispiel genannt. Die Umfahrung Eglisau ist tatsächlich ein schönes Beispiel, nämlich dafür, wie mit einer Umfahrung ein Ortskern erhalten bleiben kann und geschützt wird. Glattfelden ist heute ein schönes, idyllisches Dörfchen, weil es umfahren wird und nicht der ganze Verkehr durch Glattfelden hindurchgeht, der jetzt auf der Umfahrung läuft.

Der Kreisel zwischen Bülach und Eglisau ist der Knopf Nummer eins im Unterland. Staus durch Eglisau hindurch, die schon am Kreisel beginnen, am Morgen und am Abend durch den Hardwald sind ein Pfropfen für einen ganzen Kantonsteil. Dieser Pfropfen muss weg von diesem Kantonsteil. Es kann nicht sein, dass die Bevölkerung des unteren Zürcher Unterlands und auch vom Rafzerfeld, wo ich herkomme, am Morgen und am Abend eine Stunde benötigt, um in die nächste Apotheke zu fahren, die in Bülach liegt. Es geht nicht nur um die Anwohner links und rechts dieser Strasse, sondern es geht darum, dass Durchgangsverkehr, Pendlerverkehr von Deutschland und Schaffhau-

sen her diese Strasse benützt, beim Kreisel Glattfelden ins Stocken gerät, sich zurückstaut und dann jemand, der von Hüntwangen, Wil, Rafz oder Eglisau kommt und auch da hindurch will, dank dieses Durchgangsverkehrs gebremst wird. Dieser Flaschenhals muss geöffnet werden. Bei der Umfahrung Eglisau machen Sie das kurzfristig bis mittelfristig. Mit dem Minderheitsantrag 112 der FDP ist sinnvollerweise auch kurzfristig bis mittelfristig geplant, dies beim Kreisel zu tun, über den wir jetzt sprechen. Deshalb unterstützt die SVP diesen Minderheitsantrag.

Noch ein Aspekt, der nicht erwähnt wurde: Die Deutschen bauen die Autostrasse A98 von Basel Richtung Singen, und der Kanton Zürich möchte den Verkehr von dieser Autostrasse in Waldshut abnehmen. Die kürzeste Verbindung von dieser Autostrasse in den Flughafenraum nach Zürich führt aber über das Rafzerfeld, kommt wieder über Eglisau und über diesen Kreisel. Ob man den Verkehr in Waldshut abnimmt oder ob er durch das Rafzerfeld läuft, er kommt auf jeden Fall bei diesem Kreisel vorbei und wird dort die Situation noch verschlimmern.

Wir haben später noch einen Antrag zum Gateway Limmattal. Dort wird als Alternative der Gateway Reckingen genannt, der auch am Rhein liegt. Von dort würden die Lastwagen, wenn sie Richtung Zürich fahren, auch über diesen Kreisel geführt. Es ist also tatsächlich ein Knotenpunkt. Hier muss die Situation gelöst werden.

Ich bitte Sie daher, die Minderheitsanträge abzulehnen ausser denjenigen der FDP, den Sie hoffentlich grossmehrheitlich befürworten werden.

*Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden), spricht zum zweiten Mal:* Lieber Martin Mossdorf, wenn Sie mir zugehört haben, habe ich nicht von einer Abklassierung gesprochen. Diese Autobahn um mein Dorf ist jetzt völlig überproportioniert, und sie bleibt ganz sicher. Wir sprechen aber nicht von dieser Achse, sondern Sie sprechen von der anderen Achse, die von Bülach nach Eglisau geht und die die Umfahrung Eglisau betrifft. Da gab es keinen Minderheitsantrag. Matthias Hauser, das haben Sie sicher realisiert. Wir sprechen jetzt von der Glattfelder Autobahn. Diese Achse muss nicht ausgebaut werden.

Noch einen guten Tipp an Matthias Hauser: Wenn Sie schon in eine Apotheke nach Bülach gehen müssen, dann gehen Sie doch mit der S-Bahn. Da sind Sie in 20 Minuten dort und haben etwas für die Umwelt getan.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 101 : 58 Stimmen, den Minderheitsantrag 110 abzulehnen.**

***Eventualminderheitsantrag 111 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp:***

*Verbleibt das Objekt im Richtplan, ist der Realisierungshorizont als langfristig (Trasseesicherung) festzusetzen.*

***Minderheitsantrag 112 Carmen Walker Späh, Max Clerici:***

*Der Realisierungshorizont für das Objekt 53, «A50/A51, Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden», ist als kurz- bis mittelfristig festzulegen.*

*Roland Munz (SP, Zürich):* Auch diese Minderheitsanträge sind nur vernünftig und stehen in logischer Folge zur Gesamtverkehrskonzeption der Regierung. Ich bitte Sie daher dringend, diesen Minderheitsanträgen zumindest Ihre Stimme zu geben. Der Eventualminderheitsantrag 111 ergibt sich als logische Folge Ihrer Ablehnung des Minderheitsantrags 110.

Zum Minderheitsantrag 112 kann ich Ihnen bekannt geben, dass ihn die SP nicht unterstützen wird. Bereits gegenüber der Regierungsvorlage hat die Kommission dieses Vorhaben von langfristig als Trasseesicherung auf mittelfristig zurückgestuft. Damit könnten wir gerade noch leben. Dass das jetzt aber sogar kurz- bis mittelfristig sein soll, ist entgegen jeder Realität und deshalb abzulehnen.

*Carmen Walker Späh (FDP, Zürich):* Ich beantrage Ihnen, den Realisierungshorizont für das Objekt 53, A50/A51, als kurz- bis mittelfristig festzulegen. Vorgesehen ist eine mittelfristige Realisierung, das heisst zwischen 10 und 20 Jahren. Dabei ist es so, dass dieses Streckenstück ein grosses Unfallrisiko darstellt. Schreckliche Unfälle haben sich ereignet, nicht nur im Individualverkehr, sondern auch mit Velofahrerinnen und Velofahrern, auch mit Kindern. Es ist Zeit, dass wir diese Priorität setzen und so Verhältnisse schaffen, dass solche Unfälle in Zukunft so rasch wie möglich vermieden werden können.

Ich bitte Sie, dem Antrag zuzustimmen.

*Abstimmungen*

**Der Eventualminderheitsantrag 111 wird dem Minderheitsantrag 112 gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Eventualminderheitsantrag 111 mit 85 : 58 Stimmen ab.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 84 Stimmen, den Minderheitsantrag 112 anzunehmen.**

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Wir kommen jetzt zum grossen Block Minderheitsantrag 114 und Folgende. Dazu gibt es eine kleine Spezialität.

*Ordnungsanträge*

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Bereits gestern haben wir Ihnen mitgeteilt, dass wir eine Anzahl dieser Abklassierungsanträge, nämlich alle diejenigen, die das Stadtgebiet betreffen, zu einem Diskussionsblock zusammenfassen wollen: 114 bis 122, 125 bis 128, 130 und 134 bis 140. Dazwischen liegende Nummerierungen betreffen zwei zurückgezogene Minderheitsanträge, zwei Minderheitsanträge, die in der Landschaft draussen zu finden sind und zwei Minderheitsanträge der Grünen, über die wir selbstverständlich nicht über ihre Köpfe hinweg bestimmen wollen und können.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Ueli Keller beantragt, diese Anträge zusammenzunehmen und sie im Sinne eines zusätzlichen Antrags 114a gemeinsam zur Abstimmung zu unterbreiten.

Sie sind damit einverstanden.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Beat Walti beantragt, die Minderheitsanträge 131, 132, 141, 142 und 143 gemeinsam zu beraten und getrennt darüber abzustimmen.

Sie sind damit einverstanden.

Festlegungen Hauptverkehrsstrassennetz

***Minderheitsantrag 114 Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring:***

*Die Hofwiesenstrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 115 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Die Rötelstrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 116 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp:***

*Die Birchstrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 117 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:***

*Die Binzmühlestrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 118 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Die Dörflistrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 119 Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Die Schaffhauserstrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 120 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp:***

*Die Tramstrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 121 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:***

*Die Bülachstrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 122 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp:***

*Die Wehntalerstrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 125 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:***

*Die Überlandstrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 126 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Die Aubruggstrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 127 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp:***

*Die Thurgauerstrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 128 Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Die Glatttalstrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 130 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Die Birmensdorferstrasse ist von einer HVS in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 134 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:***

*Die HVS «Hohlstrasse (Farbhof bis Hardbrücke)» ist in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 135 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:***

*Die HVS «Hermentschloobrücke–Badenerstrasse» ist in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 136 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Die HVS «Wasserwerkstrasse–Neumühlequai–Seilergraben–Zeltweg» ist in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 137 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:***

*Die HVS «Frankentalstrasse–Europabrücke» ist in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 138 Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring:***

*Die HVS «Albisstrasse» ist in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 139 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:***

*Die HVS «Bernerstrasse Nord und Süd» ist in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

***Minderheitsantrag 140 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Die HVS «Frankental–Rütihof» in Zürich ist in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.*

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Ich spreche zu all den Abklassierungsanträgen, die das Stadtgebiet betreffen mit Ausnahme von 123 und 131.

Ich stütze mich im Wesentlichen auf die Argumentation des Zürcher Stadtrates, der diese Abklassierungen ebenfalls verlangt hat. Nachdem der Zürcher Stadtrat bei Ihnen anlässlich der Debatte über den Stadttunnel als Kronzeuge für eine vernünftige Verkehrspolitik verhandelt wurde, nehme ich an, dass Sie ein gewisses Verständnis für seine Argumentation haben. Die Stadt Zürich stellt sich folgende, den Besonderheiten des städtischen Ballungsraums Rechnung tragende Netzhierarchie vor. Es gibt Hochleistungsstrassen in Form eines Hochleistungsringes um die Stadt Zürich, der die nationalen und überregionalen Verbindungen gewährleistet und den Durchgangsverkehr durch die Stadt Zürich verhindert. Der Zielverkehr und der Quellverkehr in die Stadt Zürich werden auf einzelne Einfallachsen kanalisiert. Es sind dies die Hochleistungsstrassen A1, Limmattal bis Anschluss Stadion, Nordost, Dreieck Zürich-Nord bis Anschluss Letten und die Sihlhochstrasse bis Sihlhölzli. Von diesen Punkten aus ist jeweils in weniger als eineinhalb Kilometer die gesamte Innenstadt erreichbar. Hauptverkehrsstrassen, die kantonal klassiert sind, haben die Aufgabe, die Verbindung zwischen den Regionen innerhalb der Verbindung zu den HLS herzustellen. Sie dienen dem gemischten Verkehr und bilden mit den Hochleistungsstrassen das übergeordnete Netz. Es sind dies die Pfingstweidstrasse als Fortsetzung der A1, die Forchstrasse, die Bellerivestrasse und der Mythen-Quai. Diese Achsen führen ins Zentrum an die innerstädtische Verteilschiene Westtangente-Tunnelstrasse-Quaibrücke-Rämistrasse-Winterthurerstrasse, die ebenfalls Bestandteil des HVS-Netzes darstellen. Ein unabhängiges und dichtes HVS-Netz ist im dicht bebauten Siedlungsgebiet unzweckmässig. Die Funktionalität des Strassennetzes wird mit allen drei Stufen HLS, HVS und Verbindungsstrassen gemeinsam erbracht. Ein Strassennetz im städtischen Ballungsraum weist eine andere Form auf als ein solches in ländlichen Regionen, da der Verkehr quasi im Stadtkörper versickert. Und dadurch überlagern sich zahlreiche Funktionen wie Durchleiten, Sammeln und Erschliessen für die unterschiedlichen Verkehrsmittel wie Autos, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, sodass klassische, artreine Funktionszuweisungen auf eine HVS unmöglich sind. Das Festlegen von Ausweichrouten bei einer HLS-Sperrung, das heisst Parallelrouten entlang von Autobahnen, setzt ein völlig falsches Zeichen in der Verkehrspolitik. Der Zweck von Autobahnen in städtischen Gebieten ist die Kanalisierung des Verkehrs auf

diesen. Mit parallel geführten HVS-Strassen würden sich attraktive Ausweichrouten, insbesondere bei einer Überlastung des HLS-Netzes öffnen. Bei Unfällen, baubedingten Teilsperren und Ähnlichem ist die Verkehrsabwicklung selbstverständlich gewährleistet. Dazu werden auch Verbindungsstrassen zugezogen.

Der Stadtrat wendet sich klar und deutlich gegen eine Festlegung des HVS-Netzes mittels Anwendung der Durchgangsstrassenverordnung. Durchgangsstrassen sind gemäss der Verordnung des Bundes als Hauptstrassen, Europastrassen zu nummerieren und signalisieren. So mutet es seltsam und widersprüchlich an, mit einer Gesamtverkehrskonzeption und einer HLS-Strategie die Entlastung des Siedlungsgebiets vom Durchgangsverkehr durch Umfahrungsringe anzustreben und gleichzeitig aber mit einem dichten Netz von Durchgangsstrassen den Durchgangsverkehr wiederum mitten durch das Stadtgebiet zu führen.

Es liegt nicht in der Absicht des Stadtrates, die Hauptstrassen für den motorisierten Individualverkehr unattraktiv zu machen. Dies würde dem Kanalisierungskonzept der Verkehrsplanung zuwiderlaufen. Es gibt aber Indizien dafür, dass die Kantonale Verwaltung den Gestaltungsspielraum auf kantonal klassierten Strassen zu stark beschränken will. Es ist die Rede davon, dass HVS primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugs auszurichten sind, Fahrbahnquerungen des Fussverkehrs zusammenzufassen sind, was eine starke Trennungswirkung impliziert und insbesondere das lokale Gewerbe an diesen HVS stark schädigt. Dies entspricht einfach nicht den Anforderungen im städtischen Gebiet, wo stadtverträgliche Hauptverkehrsstrassen mit ausreichend Querungsmöglichkeiten in Quartierzentren erforderlich sind, wie es auch in den Zielsetzungen des Kantons Zürich formuliert ist. Die Festlegung von HVS mit starren Gestaltungsvorgaben, die nicht auf die Bedürfnisse und die Platzverhältnisse von Städten Rücksicht nehmen, haben gravierende Auswirkungen auf die geplanten Aufwertungsmassnahmen im Quartierzentrum wie zum Beispiel im Morgental, Zehntenhausplatz, Schaffhauserstrasse Oerlikon, Schmiede Wiedikon, Hardstrasse und so weiter.

Eine besonders ärgerliche Festlegung als HVS betrifft die Frankentalstrasse von Rütihof bis Europabrücke. Noch bei der Genehmigung des regionalen Richtplans Zürich durch die Baudirektion im Jahr 2001 wurde diese Strasse zur Abklassierung vorgesehen bei der Eröffnung der Westumfahrung. Dass nur kurze Zeit später darauf zurückgekommen wird, ist gegen Treu und Glauben. Es schädigt die Planungssi-

cherheit und vergrössert die Glaubwürdigkeitslücke der kantonalen Strassenbaupolitik ein weiteres Mal. Sie stellt die Interessen der automobilen Freiheit unnötig über die Interessen der Anwohnenden und Gewerbetreibenden. Als Begründung für dieses konzeptlose Gebastel der HVS-Festlegungen führt das Tiefbauamt in verschiedenen Folien eigentlich noch interessante Argumente an. Es brauche eine vernünftige Dichte des Netzes. Die Quartiere seien vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Diese Entlastungen sollen lärmempfindliche Nutzungen schonen. Das trifft zu, aber es sollte auch tatsächlich angewendet werden und nicht im Widerspruch stehen zu den geplanten Platzierungen als HVS.

Ich bitte Sie in diesem Sinn, unseren Abklassierungsanträgen zu verschiedenen Einzelobjekten zuzustimmen und dringend darauf hinzuwirken, dass die bisherige Praxis von Tiefbauamt und Polizei geändert wird, die die Gestaltungsmöglichkeiten auf ein siedlungsverträgliches Mass an HVS regelmässig verhindern.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Ich bin wild entschlossen, diesen Umklassierungs-Sammelantrag noch vor der Mittagspause zu erledigen. Bitte halten Sie sich kurz.

*Rolf Walther (FDP, Zürich):* Die Stadt Zürich braucht neben dem Fussverkehr, dem Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr für den wichtigen motorisierten Individualverkehr einen koordinierten Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsstrassen, welche die dicht besiedelten Räume in der Stadt und Agglomeration Zürich verbinden. Mit den dann verbleibenden Minderheitsanträgen zwischen 114 und 140, zu denen ich nun spreche, soll eine Abklassierung von Hauptverkehrsstrassen mehrheitlich in der Stadt Zürich in Verbindungsstrassen erfolgen. Zürich soll sich so zu einem Dorf zurückentwickeln, in welchem der Individualverkehr unkoordiniert in den Quartieren steht und durch sie schleicht, und so zur Belastung für alle wird, für die Autofahrer wie für die betroffene Bevölkerung. Mit dem Antrag 123 soll gar die Universitätsstrasse-Winterthurerstrasse abklassiert und mit baulichen Massnahmen die Nutzung der Strasse zusätzlich eingeschränkt werden. Mit all den vielen Anträgen wird die erfolgreiche Kanalisierung des Verkehrs auf städtischen Achsen gänzlich verwässert. Beruhigte Wohnzonen müssten wieder mit zusätzlichen unkoordiniertem Schleich- und Suchverkehr rechnen. So sind diese Anträge gegen die Wohnbevölkerung gerichtet, welche neben dem erwähnten

Schaden auch als Autobenutzende für Fahrten von Siedlungsraum zu Siedlungsraum mit den gleichen Nachteilen eines noch langsameren Individualverkehrs zu leben hätte.

Mit dieser Argumentation sind wir auch beim Wirtschaftsstandort. Damit meine ich ausdrücklich nicht die Erreichbarkeit einer Dorfwirtschaft. Für die gesamte Zürcher Wirtschaft, für die Kundinnen und Kunden, aber ebenso für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind Nachteile aus schwierigerer Erreichbarkeit anzunehmen. Damit verbunden sind leicht höhere Kosten, die sich dann wiederum auf die Preise auswirken, aber auch, dies zwar nur geringfügig, auf die Löhne, da nicht mehr die gleiche Produktivität erreicht werden kann. Aber auch die Benützer des Trams und der Buslinien hätten bei der durch die Minderheit beantragten Verlangsamung des Verkehrs mit noch längeren innerstädtischen Fahrzeiten zu rechnen.

SP und Grüne schaden mit den hier zur Diskussion stehenden Minderheitsanträgen der Wohnbevölkerung, den Konsumenten, den Arbeitnehmenden, aber auch allen, die auf ein öffentliches Verkehrsmittel oder den motorisierten Individualverkehr angewiesen sind. Als selbst nicht Motorisierter plädiere ich deshalb klar und deutlich für die Fortsetzung der bisherigen erfolgreichen Politik der Kanalisierung des Individualverkehrs, vor allem auf die Hauptverkehrsstrassen.

Die FDP lehnt die Minderheitsanträge 114 bis 140 ab. Ich bitte Sie, aus diesen Überlegungen dasselbe auch zu tun.

*Natalie Vieli-Platzer (Grüne, Zürich):* Ich spreche zu den Minderheitsanträgen ab 114, die Abklassierung von Strassen in Zürich. Die Grünen unterstützen diese Anträge allesamt. Bei diesen Strassen handelt es sich um solche, die erheblichen bis hin zu massivem Autoverkehr aufweisen und gleichzeitig dicht besiedelte Quartiere durchqueren und diese auch entzweien. Tangiert sind sowohl reine Wohnquartiere als auch das geschäftige Zentrum von Oerlikon mit einem grossen Anteil an Fussgängern, die hier viele Läden und Geschäfte aufsuchen oder aber auch Umsteigepassanten, die die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs in Oerlikon nutzen zum Beispiel bei der Hofwiesenstrasse vor dem Bahnhof Oerlikon. Diese Zone im Herzen Oerlikons würde enorm aufgewertet, wenn diese Strassen abklassiert und gezielt entlastet beziehungsweise beruhigt werden könnten. Betroffen sind aber auch Schulhausbereiche wie zum Beispiel beim Hürstholz oder beim Im Birch, wo eine grosse Anzahl Schüler auf ihrem Schulweg entlang der Binzmühlestrasse mit enormem Verkehrsaufkommen,

und zwar nicht nur Personenverkehr, sondern in erheblichem Mass Schwerverkehr, konfrontiert wird. Gerade in den von den Schülern hauptsächlich frequentierten Stosszeiten am Morgen und am Abend beherrschen geschlossene Blechlawinen diese Strassen. Zudem gibt es hier, anders als zum Beispiel bei der parallel verlaufenden Regensbergstrasse keine Unterführungen und auch keine Überführung, nicht mal Lichtsignale, die die Querung für Fussgänger und die vielen Schüler erleichtern oder sichern würden. Ich habe hier schon einmal darauf hingewiesen, Zürich-Nord, insbesondere Oerlikon ist eines der am besten erschlossenen Gebiete überhaupt. Am Bahnhof Oerlikon halten Züge von nah und fern. Es passieren drei Tramlinien und die Glattalbahn sowie unzählige Buslinien. Immer wieder hört man von Autofahrern, Oerlikon sei unmöglich für Autofahrer. All den armen Leid geprüften Autofahrern sei empfohlen, den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Dann steht einer Abklassierung und Entlastung dieser Strassen nichts mehr im Wege.

Ich bitte Sie, allen Anträgen zur Abklassierung in Zürich-Nord zuzustimmen.

*Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich):* Lieber Rolf Walther, wir brauchen keine Rennbahnen quer durch die Wohnquartiere. Ich spreche jetzt zu den fünf Anträgen in Zürich-West. Bei all den Strassen, Birmensdorferstrasse, Hohlstrasse, Hermetschloobrücke bis Badenerstrasse, die Frankentalstrasse in Höngg, die Bernerstrasse Nord und Süd wurde allesamt seit mehreren Jahren seitens des Quartiers gefordert, dass die Abklassierungen kommen. Sie wurden x-mal versprochen, weil die Rennbahnen, die anno dazumal geplant wurden als Querstrassen durch die Stadt nicht mehr benötigt werden, nicht zuletzt aufgrund Ihrer enorm vielen Anträgen für die Tunnels. Es ist klar, wenn wir die Abklassierungen heute nicht befürworten, werden sie einmal mehr vor das Quartier hinstehen müssen und sagen: Wir haben Sie angelogen, liebe Leute. Wir wollen nach wie vor die Rennbahn, die mit mindestens 80 Stundenkilometer quer durch die Wohnquartiere führt, aufrechterhalten. Das ist die Realität. Das wissen Sie bestens, Rolf Walther.

Ich bitte Sie sehr, diese Abklassierungen und auch alle anderen in der Stadt Zürich endlich umzusetzen, weil teilweise die Forderungen seit 30 Jahren x-mal seitens der Regierung versprochen wurden. Ich bitte Sie, daran zu denken und jetzt Ja zu sagen zu den Abklassierungen.

*Regierungsrätin Ursula Gut:* Hauptverkehrsstrassen bilden zusammen mit den Hochleistungsstrassen das übergeordnete Strassennetz und werden daher im kantonalen Richtplan festgelegt. Sie haben vielfältigen Anforderungen gerecht zu werden. Sie dienen der Bewältigung des motorisierten Individualverkehrs, des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. In den Quartieren und Ortszentren sind sie ausserdem auch ein wichtiger Teil des Lebensraums der Wohn- und Arbeitsbevölkerung. Gemäss Vorlage sind daher Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität auch an Hauptverkehrsstrassen ausdrücklich vorgesehen, im Gegenteil zu dem, was Ueli Keller vorhin gesagt hat. Auch in der Stadt Zürich bleibt trotz hohen Anteilen des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs und in Übereinstimmung mit dem Grundsatz des wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes ein bedeutender Verkehrsanteil, der mit dem Individualverkehr zu bewältigen ist. Die gemäss Vorlage bezeichneten Hauptverkehrsstrassen verbinden gezielt die dicht besiedelten Räume und tragen dazu bei, dass der motorisierte Individualverkehr nicht unkoordiniert eigene Wege durch empfindliche Gebiete sucht. Die nach einheitlichen Kriterien vorgenommene Abstufung zwischen Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen sowie kommunalen Strassen trägt damit den vielfältigen Anforderungen an das Strassennetz bestmöglich Rechnung. Die zahlreichen Minderheitsanträge, welche alle auf den Verzicht von Festlegungen bestimmter Strassenabschnitte als Hauptverkehrsstrassen abzielen, tragen weder zur besseren Verkehrsbewältigung noch zur Entlastung der Wohngebiete bei. Mit dem Verzicht auf die Differenzierung zwischen unterschiedlichen Strassentypen würde der Kanton das wirksamste Instrument zur räumlichen Abstimmung der Verkehrsströme aus der Hand geben.

Ich empfehle Ihnen daher, sämtlichen Minderheitsanträgen nicht stattzugeben.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 101 : 62 Stimmen, den Minderheitsantrag 114 abzulehnen.**

**Antrag 114a Ueli Keller**

*Die folgenden Strassen sind nicht als Hauptverkehrsstrasse in die Richtplan-Karte aufzunehmen:*

- Rötelstrasse
- Birchstrasse
- Binzmühlestrasse
- Dörflistrasse
- Schaffhauserstrasse
- Tramstrasse
- Bülachstrasse
- Wehntalerstrasse
- Überlandstrasse
- Aubruggstrasse
- Thurgauerstrasse
- Glatttalstrasse
- Birmensdorferstrasse
- Hohlstrasse (Farbhof bis Hardbrücke)
- Hermentschloobrücke–Badenerstrasse
- Wasserwerkstrasse–Neumühlequai–Seilergraben–Zeltweg
- Frankentalstrasse–Europabrücke
- Albisstrasse
- Bernerstrasse Nord und Süd
- Frankental-Rütihof

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Weil absehbar ist, wie die Abstimmungsergebnisse bei den nächsten 20 Minderheitsanträgen ausfallen werden, haben wir Ihnen einen Ordnungsantrag gestellt, dass über die nächsten 20 Minderheitsanträge gemeinsam abgestimmt werden kann. Es betrifft dies die Minderheitsanträge 115 bis 122, 125 bis 128, 130, 134 bis 140. Ich stelle mir vor, dass Sie das zu schätzen wissen.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 63, den Antrag 114a abzulehnen.**

*Die Beratungen werden unterbrochen.*

## Verschiedenes

### *Rücktritt als Oberrichter*

*Ratssekretär Raphael Golta verliest das Rücktrittsschreiben von Remo Bornatico als Oberrichter:* «Ich werde im kommenden Herbst das 63. Altersjahr vollenden und habe mich entschieden, nach Ablauf der im kommenden Juni zu Ende gehenden Amtsdauer in den Ruhestand zu treten. Ich verzichte deshalb auf eine Wiederkandidatur für die nächste Amtsdauer.

Es ist mir ein Anliegen, mich bei Ihnen allen für das mir anlässlich meiner Wahl zum Oberrichter anfangs 1988, der seitherigen Wiederwahlen und vor allem während der Zeit, in der ich das Obergericht präsidieren und bei Ihnen vertreten durfte, entgegengebrachte Vertrauen herzlich zu bedanken. Ich hoffe, dieses Vertrauen und Ihre Erwartungen nicht enttäuscht zu haben.»

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Oberrichter Remo Bornatico teilt mit, dass er auf Ende der Amtsdauer zurücktritt, also für die neue Amtsdauer nicht mehr kandidiert. Ich danke Remo Bornatico schon jetzt für seine dem Kanton Zürich und der Justiz geleisteten wertvollen Dienste.

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, 29. Januar 2007

Die Protokollführerin:  
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 26. März 2007.