


194. Sitzung, Montag, 29. Januar 2007, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände
2. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

 Antrag des Regierungsrates vom 17. November 2004
 und geänderter Antrag der KPB vom 2. November

 2006, **4222a**..... Seite 13732

Verschiedenes

– Neu eingereichte Vorstösse..... Seite 13786

Geschäftsordnung

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich beantrage Ihnen, die Sitzung heute um 17.30 Uhr zu schliessen. In unserer Fraktion gibt es Mütter, die ihre Kinder vor 18 Uhr aus dem Hort abholen müssen. Verschiedene Leute haben noch Sitzungen in den Gemeinden. Ich wäre sehr froh, wenn Sie unserem Antrag zustimmen könnten.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 10 Stimmen, dem Antrag Esther Guyer zuzustimmen.

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

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

Minderheitsantrag 123 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

Die Universitätsstrasse/Winterthurerstrasse ist abzuklassieren, und der motorisierte Individualverkehr ist mit baulichen Massnahmen einzuschränken.

Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich): Ich beantrage, die Universitätsstrasse/Winterthurerstrasse abzuklassieren und den Individualverkehr mit baulichen Massnahmen einzuschränken. Wenn die Strassen breit genug und angenehm zum Fahren sind, generieren sie mehr Verkehr, der durch unsere Wohn- und Arbeitsgebiete braust und die Ruhe und die Luft zum Atmen nimmt. Es ist das Anliegen der Grünen, dass die neuzeitlichen Gräben, die unsere Quartiere teilen, verschwinden. Wir wollen, dass unsere Kinder auf ihrem Schulweg keine gefährlichen Strassen mehr überqueren müssen, unsere Jugendlichen und wir Älteren ohne Lebensbedrohung auf unseren Strassen Rad fahren können. Wir wollen ruhig wohnen und arbeiten, ohne dass der Strassenlärm unsere Gespräche, unsere Konzentration und unseren Schlaf stört. Wir atmen täglich ein, was manchen Menschen das Leben kostet. In der Schweiz sterben pro Jahr etwa 3700 Personen vorzeitig an der Folge der Luftverschmutzung. Es gibt wirkungsvolle Massnahmen gegen zu viel Lärm und Luftverschmutzung. Fahrbahnen müssen verkehrsberuhigt werden, was ein unerreichbares Ziel bleibt, wenn Strassen Hauptverkehrsstrassen bleiben. Sie haben es mit Ihren bisherigen Entscheiden deutlich gezeigt. Sie haben für die Autofahrenden und gegen die Menschen, die an den Strassen und in den Quartieren leben, entschieden. Es ist eine Lüge zu behaupten, neue Strassen hätten langfristig die Entlastung bestehender Fahrbahnen zur Folge. Wenn die Entscheidungskompetenz näher bei den Betroffenen selber ist, zum Beispiel im Zürcher Stadtparlament, ist die Lebensqualität der Menschen, die an einer verkehrsreichen Strasse leben, ein wichtigeres Kriterium als Strassendurchfahrt und Raserkapazität. Betroffenheitspolitik macht hier für Umwelt und Menschen Sinn.

Unsere Abklassierungsanträge sind also so etwas wie eine vormundschaftliche Massnahme. Ihnen soll die Sorge um einige Strassen genommen werden und in die Hände der kommunalen Verantwortlichen gelegt werden. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Mit Minderheitsantrag 123 will die Abklassierung der Universitäts-/Winterthurerstrasse erreicht werden. Es leben viele Familien mit Kindern an dieser Strasse zum Beispiel in der Riedtlisiedlung, die neu ihre Hinterhöfe gegen den Strassenlärm mit Mauern zu schützen versucht. Viele Kinder haben die Fahrbahn zu überqueren und an ihr entlang zu gehen zum Beispiel, um zu ihren Schulhäusern zu kommen. Es ist gefährlich, weil viele Häuser sehr nahe an den Strassen stehen und die Gehsteige deshalb schmal sind. Viele Versuche aus dem Quartier, diese Fahrbahnen für Fussgänger und Velofahrende sicher zu machen, scheiterten an der kantonalen Zuständigkeit. Das ist zu ändern. Zudem soll der Verkehr, wie Sie seit einer Woche behaupten, von Ihren Umfahrungen und Tunnels geschluckt werden.

Machen Sie Strassen zu Wegen, an denen es toll ist zu wohnen und an denen unsere Kinder gefahrlos spielen können. Wir wollen in unseren Zürcher Quartieren Ruhe und saubere Luft. Unterstützen Sie unseren Minderheitsantrag.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 63 Stimmen, den Minderheitsantrag 123 abzulehnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Die Minderheitsanträge 124 und 129 sind zurückgezogen.

Minderheitsantrag 131 Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring:

Die HVS «Wettswil–Mettmenstetten» ist in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.

Minderheitsantrag 132 Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring:

Die HVS «Mettmenstetten (Albisstrasse)» ist in eine Verbindungsstrasse abzuklassieren.

Minderheitsantrag 141 Peter Weber, Max Clerici, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

Auf die Aufklassierung der Waidlistrasse in Horgen zur Kantonsstrasse bzw. HVS ist zu verzichten. Die Abklassierung der bisher als Kantonsstrasse bzw. HVS geführten und als Autobahnzubringer vorgesehenen unteren Zugerstrasse und Riedtweisenstrasse soll beibehalten werden.

Minderheitsantrag 142 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

Auf die Aufklassierung der Verbindung Wangen-Brüttisellen–Dübendorf–Volketswil sowie der Ueberlandstrasse zu Hauptverkehrsstrassen (gemäss Abbildung A4a, «Hauptverkehrsstrassennetz, Vergleich Richtplan 1995/Vorlage 4222») ist zu verzichten.

Eventualminderheitsantrag 143 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

Falls die Verbindung Wangen-Brüttisellen–Dübendorf–Volketswil aufklassiert wird, ist der Richtplan mit folgender Bestimmung zu ergänzen: Es ist mit geeigneten verkehrsberuhigenden Massnahmen wie Tempo 30- und Begegnungszonen, Rückbauten, gegebenenfalls Abklassierungen und lokalen Durchfahrtsverboten dafür zu sorgen, dass jeglicher zusätzliche Durchgangsverkehr von den Gemeinden Volketswil, Schwerzenbach, Wangen-Brüttisellen, Dübendorf, Wallisellen, Opfikon und Rümlang sowie von den Zürcher Quartieren Schwamendingen, Oerlikon und Seebach ferngehalten wird.

Peter Weber (Grüne, Wald): Auf die Aufklassierung der Verbindung zwischen Wangen-Brüttisellen und Dübendorf–Volketswil kann allein deshalb verzichtet werden, weil parallel dazu mit der Realisierung der zweiten Etappe der Glattalbahn die Erschliessung durch den ÖV gegeben ist.

Zum Minderheitsantrag 143: Das grossflächig bezeichnete Siedlungsgebiet der künftigen Glatttalstadt hat ein hohes Entwicklungspotenzial und ist durch den ÖV bestens erschlossen. Es ist wichtig, dass jeglicher Durchgangsverkehr nun ferngehalten werden soll.

Monika Spring (SP, Zürich): Ich rufe Ihnen in Erinnerung, was unser Prinzip bei den Hauptverkehrsstrassen ist. Überall dort, wo man parallel dazu eine Hochleistungsstrasse hat, die existiert oder die kurz vor der Vollendung steht, sind wir der Meinung, dass die Hauptverkehrsstrassen zu Verbindungsstrassen abklassiert werden sollen – dies in erster Linie zum Zweck, damit in den Ortschaften verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt werden können. Ueli Keller hat Ihnen das schon dargelegt. Solange dies nicht der Fall ist, können wegen der Vorschriften des Bundes diese Verkehrsberuhigungsmassnahmen vor allem in den Ortschaften nicht umgesetzt werden.

Ich bitte Sie daher, die Strassen, die eindeutig parallel zu den Hochleistungsstrassen sind, abzuklassieren.

Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden): Ich spreche zum Minderheitsantrag 141. Wir beantragen Ihnen mit diesem Antrag, auf die Aufklassierung der Waidlistrasse in Horgen zur Kantonsstrasse beziehungsweise zur Hauptverkehrsstrasse zu verzichten. Die Abklassierung der bisher als Kantonsstrasse beziehungsweise HVS geführten und als Autobahnzubringer vorgesehenen unteren Zugerstrasse und Riedtweisenstrasse soll indessen beibehalten werden. Die Verkehrsführung zu und von den Autobahneinfahrten Horgen und Wädenswil soll nicht im kantonalen Richtplan Verkehr festgelegt werden. Die Waidlistrasse eignet sich insbesondere auch nicht für eine Aufklassierung. Sie ist unübersichtlich, kurvenreich und sehr dicht besiedelt. Ausserdem ist sie auch Standort eines grossen Primarschulhauses. Es drängt sich deshalb schon aus Sicherheitsgründen auf, auf diese Aufklassierung zu verzichten. Es wird auch aus der Gemeinde Horgen ausgeführt, ein Ausbau sei kaum möglich und mit unverhältnismässigen Kosten für Gemeinden und Kanton verbunden.

Die Gemeinde Horgen hat sich mit diesem Thema selbst schon befasst und an einer Gemeindeversammlung einen Beschluss gefasst, der mit diesem Minderheitsantrag kongruent ist. Ich bitte Sie, diesem wirklich gut abgestützten Minderheitsantrag Folge zu leisten.

Marlies Zaugg-Brüllmann (FDP, Richterswil): Meine Fraktion unterstützt den Minderheitsantrag aus grundsätzlichen Überlegungen. Ich spreche zum Minderheitsantrag 141. Es geht hier um die Frage, wie wir den Willen der Bevölkerung unserer Gemeinden gewichten. Der Bezirkshauptort Horgen erkennt seine Verkehrsprobleme und muss sie auch lösen. Daher setzte er einen Verkehrsausschuss ein, der einen

Masterplan ausarbeitete als Diskussionsgrundlage für einen kommunalen Verkehrsrichtplan. Dieser wurde der Gemeindeversammlung im Herbst vergangenen Jahres vorgelegt. Der Aufklassierung der Waidlistrasse konnte aber nicht zugestimmt werden. Dieser Beschluss wurde dem Kanton umgehend im Brief, datiert vom 25. Oktober 2006, zugestellt und um eine Sistierung der vorgeschlagenen Umklassierung gebeten. Es macht keinen Sinn, dass in dieser Phase der Planung bereits bestimmte Strassen umklassiert werden. Durch den jetzigen Umklassierungseintrag in den kantonalen Verkehrsrichtplan würden Verkehrsströme in eine bestimmte Richtung gelenkt, die nicht dem Willen der Horgener Bevölkerung entspricht. Die Autonomie der Gemeinde ist als Erstes zu respektieren. Die Gemeinde Horgen hat erkannt, dass sie ihre besonderen Verkehrsprobleme lösen muss und sie auch willens ist dazu. Die Zusammenarbeit mit dem Kanton ist selbstverständlich und unabdingbar, wenn optimale Lösungsvorschläge vorhanden sind, die auch von der Horgener Bevölkerung mitgetragen werden. Ich bitte Sie aus den genannten Gründen, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Auch ich spreche zum Minderheitsantrag 141. Vorerst meine Interessenbindung: Ich wohne an der vom Antrag auch betroffenen unteren Zugerstrasse in Horgen und danke den Antragstellern, dass sie diesen Teil nicht aufklassieren wollen.

Max Clerici, Horgen, hat in seinem Grundsatzvotum im Namen der FDP ausdrücklich gefordert, dass Lücken zu schliessen sind. Mit dem von Ihnen unterstützten Minderheitsantrag wird in einem Netz eine Lücke neu geschaffen. Diese Logik, welche die ganze FDP-Fraktion übernommen hat, kann ich nicht nachvollziehen. Worum geht es? Ein etwa 500 Meter langes Stück soll ersatzlos den Status einer Hauptverkehrsstrasse verlieren. Damit besteht in Horgen keine klassierte Verbindung mehr zwischen den beiden Hauptverkehrsträgern Seestrasse und Autobahn. Alternativen wie die Zugerstrasse und die Rietwiesstrasse werden explizit ausgeschlossen. Die Einwohner von Horgen wehren sich mehrheitlich gegen die Aufklassierung der Waidlistrasse, zumindest was die Mehrheit an der Gemeindeversammlung betrifft. Sie wollen aber auch unbedingt die Begegnungszone im Bereich der Kirche. Dabei handelt es sich um die bestehende Verbindung, welche in die Zugerstrasse mündet. Persönlich stufe ich das Potenzial der Begegnungszone als sehr hoch ein. Gleichzeitig halte ich

fest, dass die Linienführung über die Waidlistrasse verkehrstechnisch Sinn macht, da die Hindernisse insbesondere in der Begegnungszone umfahren werden.

Bezüglich Schulhaus, Ralf Margreiter, ist festzuhalten, dass die Verkehrsführung, wie sie beantragt ist, bereits während Monaten, nämlich während der Bauzeit an der Zugerstrasse Tatsache war. Die Beobachtungen haben gezeigt, dass sich im Bereich des Schulhauses keine gravierende Verschlechterung der Verkehrssicherheit ergeben hat. Die schwierigsten Situationen ergeben sich, wenn die Eltern die Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Wenn Sie dem Minderheitsantrag folgen, wird sich der Verkehr von der Autobahn in die Quartiere ergiessen. Andererseits wird sich der Verkehr von der Seestrasse und damit auch von der Autofähre durch dieselben Wohnquartiere irgendwie Richtung Autobahn und Hirzel einen Weg suchen. Das kann nicht das Ziel des kantonalen Richtplans sein.

Aktuell wird in Horgen mit einem Mitwirkungsverfahren der Verkehrsplan überarbeitet. Ein erster Workshop hat passend zum Bild im Kantonsrat mehrheitlich die Lösung in einer neuen Umfahrungsstrasse südlich von Horgen gesehen. Die Diskussionen haben das bekannte Bild gezeigt. Kaum jemand verzichtet freiwillig auf die Freiheit, sich motorisiert fortzubewegen und will auf möglichst kurzem Weg zur Autobahn gelangen. Aber niemand will den Durchgangsverkehr vor der Haustür.

Schaffen wir deshalb klare Verhältnisse, wählen wir die verkehrstechnisch vernünftige Lösung. Lehnen Sie wie die Grünliberalen den Minderheitsantrag ab.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen und damit zum Ausdruck zu bringen, dass Sie die Anliegen der Bevölkerung ernst nehmen. Die Bevölkerung will einerseits die Begegnungszone in der Zugerstrasse schaffen. Deshalb soll sie nicht aufklassiert werden. Gleichzeitig wünscht die Bevölkerung – das hat sie an der Gemeindeversammlung zum Ausdruck gebracht –, auf die Aufklassierung der Waidlistrasse zu verzichten. Es kann doch nicht sein, dass wir jetzt im Rat gewisse Quartiere gegeneinander ausspielen. Die Bevölkerung hat klar zum Ausdruck gebracht, was sie will. Das kann nur, wenn Sie den Minderheitsantrag unterstützen, auch bewerkstelligt werden. Es ist so, dass die ganze Frage um die Aufklassierung problematisch ist, solange sich die Ämter, vor allem das Amt für Verkehr, Infrastruktur und Strasse, dagegen wehren, dass

man Lösungen findet, die auf die Anliegen der Gemeinden Rücksicht nehmen. Wenn behauptet und verlangt wird, dass zuerst die Abklassierung durchgesetzt werden muss, bevor verkehrsberuhigende Massnahmen eingeführt werden, dann ist das nicht im Interesse der Gemeinde und der Bevölkerung. Ich habe heute Morgen das Votum von Regierungsrätin Ursula Gut so verstanden, dass verkehrsberuhigende Massnahmen auch möglich sind, solange eine Strasse noch als Hauptverkehrsstrasse taxiert ist. Das würde ich gerne noch einmal bestätigt erhalten. Ansonsten ist der sichere Weg, die Zugerstrasse abzuklassieren und die Waidlistrasse nicht aufzuklassieren.

Unterstützen Sie bitte den Minderheitsantrag.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Der Verdacht liegt hier nahe, dass Partikularinteressen sich im Minderheitsantrag stark machen konnten. Die Waidlistrasse liegt auf der Achse Uster–Sihlbrugg, oder noch besser gesagt, von der Fähre zur Autobahn ist dies die kürzeste Verbindung. Sämtliche Alternativen, die wir in der Kommission angeschaut haben, zum Beispiel Zugerstrasse über die Stadt Horgen werden mehr Personen betreffen. Es ist auch ein Umweg. Die Waidlistrasse ist die kürzeste Verbindung. Die Alternative Riedtwiesstrasse ist auch nicht geeignet. Wenn man die aufklassieren würde, dann müsste der Kanton diese Strasse, auf der man knapp kreuzen kann, massiv ausbauen. Das kann auch nicht die Lösung sein.

Wir halten deshalb an der direkten Verbindung Waidlistrasse fest und lehnen den Minderheitsantrag ab.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Ich äussere mich auch nur zum Minderheitsantrag 141. Es ist wahrlich so, dass der Kanton seine Interessen angemeldet hat, den Netzgedanken wahrzunehmen zwischen der Seestrasse und dem Autobahnanschluss. Er hat sich grundsätzlich dazu geäussert, dass dies mit einer Verbindung sichergestellt wird. Das hat auch die Mehrheit der Kommission so bestätigt. Wenn hier ein Gemeindeversammlungsergebnis interpretiert wird, ist es richtig, dass die Gemeindeversammlung in Horgen beide Varianten durch das Dorf und die Waidlistrasse nicht will. Das heisst aber nicht automatisch, dass der Kanton seine Gedanken bezüglich des Aufrechterhaltens des Netzes wahrnimmt.

Daher bitte ich Sie, die Umfahrungsstrasse, wie sie heute vorliegt, zu unterstützen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 63 Stimmen, den Minderheitsantrag 131 abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 64 Stimmen, den Minderheitsantrag 132 abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 69 Stimmen, dem Minderheitsantrag 141 zuzustimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 61 Stimmen, den Minderheitsantrag 142 abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 62 Stimmen, den Minderheitsantrag 143 abzulehnen.

Minderheitsantrag 133 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

Die so genannte «Westtangente» und die Hohlstrasse sind abzuklassieren und siedlungsorientiert umzugestalten.

Peter Weber (Grüne, Wald): Durch die Abklassierung der so genannten Westtangente und der Hohlstrasse wird eine siedlungsorientierte Umgestaltung möglich werden. Die Anwohner, deren Lebens- und Aufenthaltsort zurzeit nicht zu beneiden ist, verdienen das, was man ihnen versprochen hat. Dieses Anrecht haben sie.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 58 Stimmen, den Minderheitsantrag 133 abzulehnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Die Minderheitsanträge 144 und 145 sind zurückgezogen.

4.3 Öffentlicher Personenverkehr

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Geschätzte Gäste auf der Tribüne aus dem Kanton Basel-Land. Der Kanton Basel-Land hat zweifach den Richtplan zurückgewiesen bekommen schon in der Phase der Einwendungen. Wieso war das so? Weil die Menge der Strassenbauten so absurd war, dass es den Kanton Basel-Stadt zu stark beeinträchtigt hat. Vielleicht sind die Gäste, die heute auf der Tribüne sitzen, auch hier, um etwas zu lernen. Vielleicht können sie etwas lernen auf der Ebene, wie man den öffentlichen Verkehr besser fördern kann.

Wir sind jetzt an der Suppe angelangt; eine Suppe als Symbol der Grundnahrung. Die Suppe und deren Würfel, die etwa gleichzeitig mit den ersten Dampfzügen entwickelt worden sind, waren wichtig für die Armutsbekämpfung, die Sicherung der ausgewogenen Diät und waren zentral für die rasche Ernährung von Fabrikarbeitern und -arbeiterinnen. Heute werden Suppen in den Restaurants angeboten und können verschiedenen Geschmäckern dienen, ob es die Gerstensuppe der alpinen Berge oder die Suppe der Versöhnung, zur Stärkung der Kämpfer oder als Tröpfchen für den edlen dekadenten Geniesser ist.

Was die Suppe für die Ernährung ist, sind Bahn, Tram, Bus und Seilbahnen für den Verkehr. Des Herrn und der Frau Schweizers Herz klopft für die SBB und weitere dreistellige Takt-ÖV-Dienstleister. Sie sind Teil der schweizerischen Identität schlechthin. Wieso ist dies so? Kann es sein, dass es das sinnvollste Mittel für die stark verdichtete Schweiz ist, wo 70 Prozent der Gesamtbevölkerung wohnt? Hat es damit zu tun, dass der Schweizer noch keine elitäre Kultur der Chauffeure hat? Oder hat es mit der fehlenden Automobil-Industrie zu tun, welche in anderen Ländern Europas den öffentlichen Verkehr aus allen Subventionen und nur zum Abbau brachte? Die Schweiz stand und steht zu einem qualitativ hoch stehenden und leistungsfähigen öffentlichen Verkehr. Diesen Marktvorteil dürfen wir uns weder verspielen noch in ihn sinnlos investieren. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist Vorzeigebispiel eines Verkehrsverbundes. Er ist gut verankert und hält talentiert die Spannung zwischen ökonomischer Effektivität und Grundversorgung aus.

Es sind insgesamt 343 Einwendungen zum vorliegenden Kapitel eingereicht worden. Es scheint, dass nebst der Lösung auch die Kommunikation über den ÖV durch ein fein abgestimmtes Strategiesystem bei den Zürchern verankert ist. Seit der Einführung des Systems der Fahrplanausschreibung, der regionalen Verkehrskonferenzen, dem Verkehrsrat und den zweimal jährlichen Verkehrsstrategien sowie dem Rahmenkredit scheint sich eine breite Anhörung und ein tief greifendes demokratisches Verständnis für den ÖV entwickelt zu haben.

Es ist aber nicht nur die Demokratie, die in der ÖV-Suppe mitmischt. Die wirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs ist erkannt. Da die Raumplanung leider das Konzept der kurzen Wege zwischen Arbeits-, Wohn- und Freizeiträumen nur auf Papier stipuliert und die Umsetzung noch hapert, sind die Zürcher gezwungen, hin zu den Agglomerationsräumen Zürich, Winterthur und Glatttalstadt zu pendeln. Das öffentliche Verkehrsangebot leistet hier einen hervorragenden Dienst. Der Erfolg ist so gross, dass der Zürcher Nahverkehr zunehmend in räumliche Konkurrenz zum Güter- und Fernverkehr tritt. Der Suppenteller ist in Gefahr zu überlaufen.

Neue Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr sind die städtischen Entwicklungsgebiete und die Agglomerationsgürtel. Gebiete wie das Sulzer-Areal in Winterthur, Oerlikon-Nord oder Zürich-West bringen neue Verkehrsflüsse mit sich. Es muss nicht mehr radial aus den Stadtzentren angefahren werden. Das Schlagwort ist Tangentialverbindung. Hier sind insbesondere Bezüge zwischen Limmattal, Glatttal und den neuen Entwicklungsgebieten zu nennen.

Die Wirtschaft, aber auch die Wissenschaft und die Freizeitanbieter gebrauchen seit kurzem das Wort «Cluster». Das neudeutsche Wort, was nicht mehr als eine Häufung heisst, meint Zentren des Wissens, der Freizeit oder der Technologieförderung. In diesen «Clustern» sollen Synergien genutzt werden. Sie sollen der Wirtschaft wichtige Impulse geben, um sich florierend weiterzuentwickeln, sei dies der geplante ETH-Campus auf dem Hönggerberg, der Ausbau des Toni-Areals, der so genannte «Kunst-Cluster» oder eben der ehrgeizige und erfolgreiche Ausbau des «Tier-Clusters» Zoo Zürich.

Wir konnten am 1. Dezember 2006 die erste Teilstrecke der Glatttalbahn einweihen. Dies stellt einen wichtigen Schritt in Richtung Stadtidentität/Stadtlandschaft und Lösung von akuten Verkehrsproblemen in dichten Agglomerationsräumen dar. Weitere solche Vorhaben mit unterschiedlichen Dynamiken kommen im Laufe der ÖV-Debatte zum Vorschein. Das Limmattal ist bestimmt der nächste Raum, der eine

solch verbindende Ader mittels Mittelverteiler benötigt. Die Idee der Ringbahn könnte Entwicklungschancen für den Raum um den Hardwald bieten. Auch die Vorstellung, eine Flughafen-West-Bahn einzurichten, steht zur Debatte.

Fazit: Es ist so, dass der Siedlungsdruck und der öffentliche Verkehr sehr eng miteinander verbunden sind und ein strategisches Ziel der GVK und des abgeleiteten Verkehrsrichtplans ist, die Entwicklung an den ÖV-Knoten zu binden. Wir dürfen nicht mehr nachhinken wie im Glattal. Wir wissen, die Bevölkerung in den Glattal-Gemeinden hat jetzt einen Anschluss und auch weitere Gebiete warten auf eine solche Anbindung.

Zur Finanzierung: Der Ausbau und der Neubau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur sind auch immer mit hohen Kosten für Bau und Unterhalt verbunden und sollen deshalb ihren klaren Fokus haben. Wie ich schon in meinem Eintretens-Statement gesagt habe, ist heute die Angebotsorientierung und nicht die Nachfrageorientierung im Vordergrund. Trotz der gut ausgewogenen Finanzierung über den ÖV-Fonds stellt uns die Herausforderung über die Infrastruktur des Bundes vor neue Chancen. Es ist aber so, dass alle Eingaben über das Agglomerationsprogramm hier klar ausgewogene Gesamtverkehrslösungen bieten mit dem Hauptakzent des öffentlichen Verkehrs. Den ehrgeizigen Zielen des Gesamtverkehrskonzepts, welches schon länger von der Regierung stipuliert wird, mindestens 50 Prozent des Verkehrszuwachses über den öffentlichen Verkehr zu nehmen, ist hier Rechnung zu tragen. Wir sollten in den nächsten Jahren zwischen 5 und 6 Prozent Zuwachs auf dem öffentlichen Verkehr haben.

Die Nachkorrekturen aus der regierungsrätlichen Stellungnahme vom 16. August 2006 wurden grösstenteils auch in der Kommission überdacht. Hier sind die S-Bahn-Strecken über Grüningen bis Wetzikon sowie die S-Bahn Dübendorf–Maur–Gossau zu nennen, also ganz anders als beim Strassenbaukapitel, das leider die Änderungen des Regierungsrates nicht übernommen hat.

Jetzt hoffe ich im Rahmen dieser Debatte, dass niemand ein Haar in der Suppe sucht oder dem Nachbarn in die Suppe spuckt. Ich hoffe, dass Sie die Wichtigkeit dieses Verkehrsträgers ernst nehmen und ihm den Platz geben, den es schon immer hatte. Ich danke für eine gute Diskussion.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das Wort für die grundsätzlichen Bemerkungen zu Kapitel 4.3 haben nun die Fraktionssprecherinnen und -sprecher sowie der Sprecher der GLP. Die Redezeit hierzu beträgt zehn Minuten. Ich empfehle Ihnen aber, lesen Sie nur jedes zweite Wort vor, dann sind wir in der Hälfte der Zeit fertig.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Als Ingenieur bin ich mich nicht gewohnt, Höhenflüge zu starten. Ich bin es gewohnt, mich an die trockenen Fakten zu halten und werde das auch hier so halten.

Das Kapitel öffentlicher Verkehr, wie es die Regierung in ihrer Vorlage 4222 verabschiedet hat, hat in der SVP keine grossen Wellen geworfen. Wir stehen dazu, dass auch der ÖV seine Strukturen dauernd anpassen oder erweitern muss. Das Ganze muss aber mit Augenmass geschehen, so wie es die Regierung in ihrem ausgewogenen Antrag getan hat.

Wir weisen darauf hin, dass wir in letzter Zeit mehrere Vorhaben zum ÖV unterstützt haben, so zum Beispiel den Kredit für den Bahnhof Löwenstrasse von mehreren hundert Millionen Franken oder den Kredit für die dritte Teilergänzung der S-Bahn von rund einhundert Millionen Franken. Bei der Glattalbahn waren wir nicht grundsätzlich dagegen. Das Projekt enthielt aber so viele Mängel, dass wir es gerne zur Überarbeitung zurückgegeben hätten.

Der Antrag der Regierung enthält eine Liste mit 42 Objekten, die zur Bearbeitung anstehen. Diese Liste ist unserer Ansicht nach eher zu lang, wir können aber damit leben.

Die einzige wesentliche Differenz hatten wir beim Satz mit den mindestens 50 Prozent, die der ÖV vom Verkehrszuwachs übernehmen sollte. Am vergangenen Dienstagabend haben wir im Kapitel 4.1, Gesamtverkehrsstrategie, unter dem Titel 4.1.1, Zielsetzungen, ausführlich über dieses Thema diskutiert. Baudirektorin Ursula Gut hat zuhanden des Protokolls klar erklärt, wie dieser Satz zu verstehen ist und wie er zur Anwendung kommen wird. Sie hat damit unsere Bedenken weitgehend zerstreut, und wir können mit dieser Formulierung unter 4.1.1 leben.

Diskussionen in unserer Kommission sind erst entstanden, als die Linken, sehr oft unterstützt von den Grünen, der EVP und der CVP begannen, zusätzliche Objekte zur Aufnahme in den Verkehrsrichtplan zu beantragen. Diverse dieser Anträge, die zum Teil mit Fug und Recht als Hirngespinnste bezeichnet werden können, konnten wir zu-

sammen mit den Vertretern der FDP, allenfalls sogar CVP oder EVP, wenn diese einen lichten Moment hatten, ablehnen. Positiv zu werten ist in diesem Zusammenhang, dass nur die wenigsten dieser abgelehnten Anträge heute als Minderheitsanträge nochmals diskutiert werden müssen.

Die SVP wird alle Minderheitsanträge ablehnen, die eine Kapazitätserweiterung und somit Mehrkosten zur Folge haben. Wir werden auch die Mehrheitsanträge bekämpfen, die über den Antrag der Regierung hinausgehen und somit zusätzliche Kosten verursachen.

Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich, speziell der ZVV, steht in hoher Verantwortung auch gegenüber dem Steuerzahler, denn die Angebotsausbauten werden im Gegensatz zu den Strassenbauten, die von den Automobilisten bezahlt werden, zu 100 Prozent aus Steuergeldern bezahlt. Angebotsausbauten sind demnach nur dort vorzunehmen, wo auch eine entsprechende Nachfrage besteht und daher ein minimaler Kostendeckungsgrad erwartet werden darf. Wo eine rückläufige Nachfrage keinen sinnvollen Betrieb mehr gewährleistet, ist das Angebot abzubauen.

Zum Objekt 25c haben wir unseren Minderheitsantrag auf Streichung zurückgezogen. Unsere Angst, der Bau der Überwerfung Hürlistein werde negative Auswirkungen auf einen allfälligen Bau eines Brüttenertunnels haben, wurde von den zuständigen Stellen auf glaubwürdige Art zerstreut. Das Problem des Nadelöhrs zwischen Oerlikon und Winterthur kann definitiv nur durch einen Brüttenertunnel gelöst werden. Es besteht heute allerdings die Gefahr, dass mit Salomitaktik die Strecke Oerlikon–Winterthur auf andere Art ausgebaut wird, die in mehreren kleinen Tranchen finanziert werden könnte. Das ergäbe dann ein Flickwerk, das die Vorteile eines Tunnels nie aufwiegen könnte. Hätte man, und da geht ein grosser Vorwurf an Bundesbern, in den frühen Neunziger Jahren den Baubeginn nicht kurzfristig zu Gunsten vermeintlich wichtigerer Objekte gestoppt, so wäre das Problem jetzt gelöst. Wir bitten die verantwortlichen Stellen daher dringend, weiterhin mit Nachdruck den Bau eines Brüttenertunnels zu fordern.

Ich freue mich auf die Behandlung der Minderheitsanträge.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Es gibt mindestens einen Ingenieur hier, Ernst Brunner, der auch ab und zu versucht, zu Höhenflügen abzuheben. Es gibt also nicht nur eine Sorte Ingenieure. Nachdem wir jetzt zwei Drittel der Minderheitsanträge abgehakt haben, kommen wir in die ruhigeren Gewässer des öffentlichen Verkehrs; ein Kapitel,

mit dem die SP sehr gut leben kann. Wer sich einen einigermaßen funktionierenden Verkehr im Kanton Zürich, ohne die Erfolgsgeschichte der Zürcher S-Bahn mit dem dazugehörigen Busnetz, nicht vorstellen kann, ist wahrscheinlich hier fehl am Platz, auch wenn es immer wieder Störversuche gibt, gerade von der SVP auf der gegenüberliegenden Seite, die schleichende Demontage des öffentlichen Verkehrs und des Erfolgsprodukts versucht. Das werden wir auch wieder bei den Minderheitsanträgen, die Ernst Brunner vorhin ange-tönt hat, sehen.

Zugleich ist die S-Bahn quasi ein Opfer ihres eigenen Erfolgs. Die rasch zunehmenden Passagierzahlen führen die S-Bahn an ihre Infrastruktur-Grenzen. Das führt zu neuen Herausforderungen. Infrastrukturen, die allzu lange nicht eingeplant wurden und nun nicht zur Verfügung stehen, müssen erstellt werden und kommen dann immer wieder zu spät. Ein nächster Meilenstein ist wohl erst 2012 zu erwarten, wenn hoffentlich der neue Durchgangsbahnhof Löwenstrasse mit der Durchmesserlinie und dem dringlichen Ausbau des Bahnhofs Oerlikon mit zwei zusätzlichen Gleisen gebaut ist. Dazu gehört natürlich auch der Bahnausbau Zürich–Winterthur. Das entlastet das Schienennetz, auf welchem sich die S-Bahn, der Fernverkehr und der Güterverkehr den Vorrang streitig machen, wie das die Kommissionspräsidentin schon gesagt hat. Es gibt Spielraum zur Weiterentwicklung der S-Bahn. Es gibt auch Spielraum für den nach wie vor mangelhaften Hochgeschwindigkeitsanschluss von Zürich an die Welt. Es ist aber auch richtig, dass den Strassen- und Stadtbahnen, also den Trams in der Stadt Zürich selber und den Stadtbahnen ausserhalb das nötige Gewicht geschenkt wird. Sowohl in der Stadt Zürich als auch im Glatttal und im Limmattal müssen die stark wachsenden urbanen Siedlungsgebiete mit einem schienengebundenen Transportmittel erschlossen werden. Richtigerweise steht auch im Richtplan, es soll aus Gründen der Raumplanung in den Siedlungsschwerpunkten mindestens der Viertelstundentakt eingeführt und angestrebt und in eher ländlichen Gebieten eine Grundversorgung stehen gelassen werden. Eine grosse Herausforderung wird es zudem sein, den stark zunehmenden und sehr heterogenen Freizeitverkehr möglichst nachhaltig abzuwickeln.

Fazit für die SP: ein insgesamt gelungenes Kapitel mit Ausbaupotenzial, das eine für die Zukunft taugliche Strategie aufzeigt.

Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf): Auch diesem Kapitel stellt die FDP die Maxime voran, dass die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen. Alle Verkehrsträger auf Strasse und Schiene müssen gleichermassen gefördert und aufgrund ihrer besonderen Stärke eingesetzt werden. Die Schiene bewältigt den Verkehr zwischen und in die Zentren. Der Individualverkehr erschliesst die Fläche auch als Zubringer zum öffentlichen Verkehr. Die FDP hat sich schon immer für einen attraktiven öffentlichen Verkehr eingesetzt. Jüngste Beispiele waren unter anderem die Glattalbahn, die Einführung des Nachtbusses sowie die diversen Fahrplanverdichtungen im S-Bahn-System. Die FDP hat denn auch bislang alle Vorlagen für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich unterstützt inklusive die Volksabstimmungen. Auch waren es freisinnige Amtsvorsteher, welche den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton massgeblich vorangetrieben haben. So ist es Regierungsrat Ruedi Jeker mit der Glattalbahn und dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, alt Regierungsrat Hans Künzi mit dem Ausbau der S-Bahn, alt Stadtrat Thomas Wagner mit dem Ausbau Tramnetz Stadt Zürich und Stadtrat Andres Türlener mit dem neuen VBZ-Tramkonzept 2025; dies um Ihnen nur einige Namen zu nennen. Der Kanton Zürich leistet daher dank FDP-Anträgen mit einem guten Mobilitätsangebot einen wesentlichen Beitrag an die Standortattraktivität seines Lebens- und Wirtschaftsraums. Mit der fortschrittlichen Verkehrspolitik steigert der Kanton Zürich auch seine internationale Konkurrenzfähigkeit zum Nutzen der übrigen schweizerischen Regionen.

Die FDP setzt sich im revidierten Richtplan Verkehr dafür ein, dass diese Verkehrsqualität langfristig sichergestellt wird sowie Chancen und Handlungsspielräume für den Wirtschafts- und Lebensraum Zürich erhalten bleiben. Das sind die Grundlagen für einen zweckmässigen Pendler-, Geschäfts- und Güterverkehr und die Erhaltung der Siedlungsstruktur. Allen Personen und Unternehmungen wird damit eine Grundversorgung an Mobilität ermöglicht.

Die FDP setzt sich für die Erweiterung und Verfeinerung des S-Bahn-Netzes ein. Seit der Inbetriebnahme der S-Bahn im Jahr 1990 sind Taktverbindungen entstanden, neue Linien im Limmattal, Tösstal und Furttal und am rechten Zürichseeufer erstellt worden. Schnelle Verbindungen bringen die Reisenden an den Flughafen. Das Ziel der S-Bahn, 25 Prozent mehr Fahrgäste zu gewinnen, unterstützen wir. Aufgrund der Tatsache, dass einzelne Linien bereits heute stark ausgelastet sind, sind weitere Ausbauten rechtzeitig zu planen und schnell um-

zusetzen. Verkürzte Reisezeiten, dicht verdichtete Fahrpläne müssen eingeführt werden, und die Anschlüsse der S-Bahn sind optimal auf die Stunden- und Halbstundentakte des Fernverkehrs auszurichten. Vom Grundsatz her ist der kantonale Richtplan eigentlich den Eisenbahnlinien vorbehalten. Neue Tramlinien und erst recht neue Buslinien gehören gemäss gefestigter Praxis grundsätzlich in den regionalen Richtplan. Ausnahmen gelten dann, wenn den Tramlinien eine kantonale Bedeutung zugesprochen werden kann oder wenn sie, wie das Tram Zürich-West in Zusammenhang mit Strassenbauvorlagen stehen. Den beiden Stadtbahnen Glattalbahn und Limmattalbahn kann diese kantonale Bedeutung ohne weiteres zugesprochen werden. Die FDP wird beide unterstützen.

Die FDP-Fraktion bekennt sich auch ausdrücklich zum neuen Tramkonzept 2025 der Stadt Zürich, macht jedoch den Entscheid über die Aufnahme in den kantonalen Richtplan von ihrer Bedeutung im kantonalen Gesamtnetz abhängig.

Der Verkehrsrichtplan sieht auch völlig neue ÖV-Tangenten vor, insbesondere die neue Flughafen-Westbahn. Auch diese wird gleich wie die äussere Nordumfahrung das Siedlungs- und Landschaftsgebiet neu durchschneiden. Dennoch wird die FDP-Fraktion diese neue Tangente unterstützen. Auch hier gilt es einmal mehr, daran zu erinnern, dass mit dem Richtplaneintrag das Trassees gesichert wird und das Land deshalb von einer Überbauung freizuhalten ist. So ermöglichen wir künftigen Generationen, darüber zu entscheiden, wie sie diese Landreserven, und zwar egal, ob sie für den öffentlichen oder individuellen Verkehr gedacht sind, verwenden wollen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die Regionalplanungsgruppe Zürcher Unterland musste im Januar eine Delegiertenversammlung wiederholen, weil sie an der Budget-Delegiertenversammlung nicht beschlussfähig war. Man stelle sich das vor. Von etwas über 60 Delegierten kam noch nicht einmal die Hälfte an die Versammlung. An der Wiederholung waren dann knapp drei Viertel der Delegierten anwesend. Was hat das mit dem Verkehrsrichtplan und mit diesem Kapitel zu tun? Das Kapitel ÖV ist beim Mittelverteiler, das ist das Spannende und auch Umstrittene in diesem Kapitel, ein Abbild der Regionalplanungsgruppen. Wir haben aktive Regionen wie den RZU oder Winterthur. Man muss mit Willy Haderer nicht einverstanden sein, aber man muss ihm zugestehen, dass für das Limmattal und den RZU Strategien erkennbar sind. In den Regionalplanungsgruppen Unterland und Ober-

land sind für uns keine eigentlichen Strategien erkennbar. Man will seine Landhauszone, damit die guten Steuerzahler kommen. Ansonsten ist die Welt in Ordnung. Es wird voraussichtlich die vornehmste Aufgabe der Baudirektorin sein, in der gestarteten Totalrevision des Richtplans die passiven Regionen aus ihrem Winterschlaf zu holen.

Das vorliegende Kapitel ÖV überzeugt nicht völlig. Es kann aber noch mit unseren Minderheitsanträgen verbessert werden. Es müssen ehrgeizigere Ziele gesetzt werden. Die dringendsten Probleme auf den Hauptachsen und in den Agglomerationen Limmattal, Zürich, Glatttal und Winterthur sind aber erkannt und in Arbeit. Wir liegen im Zeitplan zurück, aber die Schuld liegt nicht beim Kanton, sondern beim Bund. Mit der durchgehenden Kapazitätserhöhung auf dem bestehenden S-Bahn-Netz sollten wir eigentlich die nötigen Kapazitäten schaffen, damit Personen- und Güterverkehr auf der Schiene abgewickelt werden können. Wir können aber lange postulieren, nur gut durch ÖV angeschlossene Siedlungsgebiete sollen sich entwickeln, solange wir keine entsprechenden Steuerungsinstrumente haben. Kommt dazu, dass wir diese Entwicklung teilweise gar nicht steuern können. In Bichelsee wohnen, arbeiten in Zürich. Diese zunehmende Mobilität, auch wenn sie auf dem ÖV stattfindet, bringt uns zunehmend Probleme. Rund um die Kantonsgrenze bildet sich ein Spekgürtel, der uns Sorgen machen muss. Mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses auf den ÖV ist für uns zu wenig. Wenn wir die statistischen Karten anschauen, bildet sich das paradox ab, indem dort die Luftqualität besser ist, wo der MIV-Anteil hoch ist, während sie in den Zentren und den Bergspitzen schlecht ist. Wenn wir dann die Verkehrsströme anschauen, wird auch klar, wieso das so ist und wo die Kilometer gefahren werden.

Der Richtplan verlangt umweltschonende, effiziente Transportketten. Wir sind weit davon entfernt, diese umweltschonenden effizienten Transportketten anzubieten. Insbesondere im Freizeitverkehr ist der öffentliche Verkehr im Hintertreffen. Das Beispiel des oberen Furttals hat gezeigt, wie man mit effizienten Transportketten die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs dramatisch verbessern kann. Wenn man sich aber zurücklehnt und ausserhalb der Agglomeration nur gerade die Vision einer Grundversorgung hat, wird der Druck des motorisierten Individualverkehrs auf die Zentren weiter zunehmen. Ich habe grosse Mühe mit dem Begriff «wesensgerechtes Verkehrsmittel». Ich habe nicht verstanden, was daran wesentlich sein soll. Ich kann aber etwas mit dem Begriff «artgerechte Lebensweise» anfangen. Der

Mensch, vor allem in den ersten, aber auch in seinen letzten Lebensjahren ist angewiesen auf gute Luftqualität. Artgerechtes Leben heisst damit auch, dass wir die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung einhalten. Dazu muss der öffentliche Verkehr deutlich Marktanteile dazugewinnen. Was uns hier vorliegt, reicht dazu nicht. Wir verlangen einen Kurswechsel.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich spreche bereits auch zu neun Minderheitsanträgen.

Wer die Einträge im Kapitel Personenverkehr mit jenen im Kapitel Strassenverkehr vergleicht, stellt ein krasses Ungleichgewicht zulasten des ÖV fest. Das hat mit der zurückhaltenden, pragmatischen Politik der KEVU zu tun; pragmatisch darum, weil der Kanton nicht eben die besten Erfahrungen gemacht hat mit der Bereitschaft anderer Kantone und des Bundes, auch noch so dringende Infrastrukturvorhaben des ÖV zu unterstützen. Wenn die KEVU zum Beispiel das Fuder mit einem zusätzlichen Gleis Riesbachtunnel–Stadelhofen–Hauptbahnhof–Hardbrücke überladen hätte, hätten wir dringlichere Vorhaben gefährden können. Das Gesamtverkehrskonzept nimmt beim ÖV in den nächsten 20 Jahren eine Nachfragesteigerung von zirka 80 Prozent an. Gemessen an den bisherigen Steigerungsraten sind 80 Prozent massiv untertrieben. Bereits 50 Prozent Steigerung würden kühne Investitionen sowohl bei Bahn, Tram und Bus erfordern. Eine Durchmesserlinie und eine Kapazitätsverbesserung Zürich–Winterthur und andere müssten eigentlich längst realisiert sein. Da hat bekanntlich der Bund das Sagen und vielleicht noch ein bisschen Ernst Brunner, der die Taube namens Brüttenertunnel auf dem Dach jagen will.

Im Kapitel Personenverkehr fehlen wichtige Elemente der Transportketten des ÖV. Die Erfahrung zeigt eindrücklich, der ÖV ist so stark und so attraktiv wie das schwächste Glied in der Transportkette jedes Bahnkunden. Umsteigen ist bereits heute vielerorts unattraktiv: zu wenig Raum für Fussgänger, zu schmale Unterführungen und so weiter. Bahnkunden erreichen den Anschlusszug oft nicht mehr oder müssen im Tram oder Bus stehen. Hier herrscht politischer Handlungsbedarf ausserhalb des Richtplans. Wir haben deshalb einen Vorstoss zur Verbesserung des Fussverkehrs in Knoten des öffentlichen Verkehrs eingereicht. Ein anderes Problem der Transportketten sind ungenügende Kapazitäten im Tram- und Busnetz. Ich teile die Ansicht, die schon mehrfach geäussert worden ist, dass Tramtangente nicht in den Richtplan gehören. Wenn aber der knappe Raum wie beim Haupt-

bahnhof Zürich zwangsläufig zwischen dem ÖV und dem MIV geteilt werden müsste, dann hätte es eben eine Angelegenheit des Richtplans im Kapitel Strassenverkehr sein sollen. Für die FDP war dies aber nur «Tramhysterie». Für die Grünen galt das Motto, wenn schon eine Katastrophe, dann eine ganze und keine halbe.

Wenn wir die vermehrte Förderung des öffentlichen Verkehrs echt betreiben wollen, dann müssen wir zwangsläufig bei der Siedlungsplanung ansetzen. Das wurde bereits angetönt. Je kürzer die Transportkette von Wohnort zum Arbeits- und Freizeitort umso attraktiver der ÖV. Konkret: möglichst wenig Umsteigebeziehungen, dank höherer Dichten bei Hauptbahnhöfen. Höhere Dichten zu Gunsten von Arbeitsplätzen und nicht zu Gunsten einer kantonalen Verwaltung – das nur in Klammern als Winterthurer –, also höhere Dichten zu Gunsten von Arbeitsplätzen und Freizeitstätten. Grosse Reserven hat es in SBB- und Armeearealen. Aber ausgerechnet da will eine Partei blockieren. Nächste Woche ist das traktandiert. Bei Dichteumlagerungen in gut erschlossenen zentralen Gebieten liegt also der vordringlichste Handlungsbedarf bei der Revision des kantonalen Siedlungsplans und der kommunalen Zonenpläne.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Wir haben bereits viel, zu viel Zeit für den Strassenverkehr aufgewendet. Während für uns als EVP-Fraktion der Strassenverkehr und die dazu notwendigen Bauten in weiten Teilen wirklich nur Mittel zum Zweck sind, oder anders herum gesagt die notwendige Ergänzung zum öffentlichen Verkehr ist, besteht für uns beim öffentlichen Verkehr noch Raum und Wille für mehr, als nur gerade das dringend Notwendige zu verwirklichen. Das Kapitel ÖV bewirkt bei uns, wenn zwar nicht direkte Euphorie, so doch mindestens eine zuversichtlich-positive Stimmung. In vielen Ländern auf der ganzen Welt hat man in der letzten Zeit erkannt, dass der Schienenverkehr aus verschiedenen Gründen das Verkehrsmittel der Zukunft ist. Der Kanton Zürich soll mit seiner guten Erschliessung durch den ÖV und mit seiner ausgezeichneten Organisationsstruktur des ZVV mit seinem engagierten und fachkompetenten Personal auch weiterhin seiner Vorreiterrolle für Besucher aus der ganzen Welt gerecht bleiben.

Wir sind aber der festen Überzeugung, dass wir, um einen finanzierbaren und zukunftsgerichteten ÖV ausbauen und erhalten zu können, mit

beiden Beinen auf dem Boden der Realität bleiben müssen. Wir wollen auch in 10, 20 Jahren und darüber hinaus weiterhin zunehmend stolz auf einen äusserst effizienten und umweltverträglichen ÖV sein können.

In der Beratung wurde weit ausgeholt und viele Einwendungen von Privaten und Gemeinden genau analysiert. Dabei musste vieles, was zwar wünschenswert wäre, vor allem aus Kostengründen, aber teils auch als unrealistische und kontraproduktive Forderungen fallen gelassen werden. Es macht eben nicht immer Sinn, den Schienenverkehr mit noch mehr Haltestellen und in jedem Fall auszubauen. Eine Verdichtung des Busverkehrs mit seinen viel flexibleren Feinerschliessungsmöglichkeiten ist gerade in ländlichen Gegenden auf Dauer die zukunftstauglichere Variante. Andererseits werden wir aber ganz entschieden Frontalangriffe auf den ÖV, woher sie auch immer kommen mögen, kompromisslos abwehren.

Wir stimmen der Gesamtverkehrsstrategie, wonach gemäss Leitlinien die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten ist, vollumfänglich zu. Damit hat der ÖV mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, welcher nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt. Dabei ist in den Siedlungs- und Stadtlandschaften sowie im Glatt- und Limmattal auf einen besonders hohen Anteil des ÖV hinzuwirken. Auf Grund des neuen Gesamtverkehrskonzepts soll der ÖV die Grundversorgung für alle Personen und Gesellschaftsschichten sichern. Dazu sind ein Ausbau der Infrastruktur sowie eine Verdichtung des Angebots in den meisten Regionen erforderlich.

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Wir Grünliberalen haben bereits darauf hingewiesen, wie es auch von anderen Fraktionen genannt worden ist, dass die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsentwicklung in einem direkten Zusammenhang stehen. Das gilt auch für den öffentlichen Verkehr. Entsprechend ist einer koordinierten Entwicklung höchste Priorität beizumessen. Unnötiges Wachstum von Mobilitätsströmen könnte vermieden werden, wenn dem tatsächlich nachgelebt würde. Der öffentliche Verkehr ist das Herz jeder umweltfreundlichen Transportkette. Wie überall muss das Herz möglichst gesund und stark sein. Dazu können wir mit dem Verkehrsrichtplan einiges beitragen. Dass wir den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs auf ein möglichst hohes Niveau weiterentwickeln müssen, haben wir in der Strategiediskussion bereits klar gefordert. Dies gilt nicht nur für die

Pendlerströme, sondern auch für den Einkaufs-, Freizeit- und Ausflugsverkehr. Deshalb müssen wir die Position des öffentlichen Verkehrs stärken, wo wir können, beispielsweise wenn es darum geht, strassengebundenen ÖV gegenüber dem MIV zu bevorzugen. Die S-Bahn der Agglomeration Zürich ist eine Erfolgsgeschichte. Sie gelangt mit ihrer Entwicklung aber an Grenzen. Nicht nur der MIV, sondern auch der ÖV brauchen zusätzliche Kapazitäten. So sind beispielsweise der Zimmerbergtunnel und Kapazitätserhöhungen zwischen Zürich und Winterthur sowie im Limmattal dringend notwendig, um das Angebot des ZVV der Nachfrage entsprechend weiterentwickeln zu können. Im Fernverkehr sind zudem Verbesserungen zwingend notwendig, um mit Hochleistungsverbindungen auf der Schiene unsinnige Kurzstreckenflüge zu ersetzen. Das ist nachhaltige Verkehrspolitik, an der wir Grünliberalen die Beurteilung der Minderheitsanträge ausrichten.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Nachdem wir uns eine ganze Woche fast ausschliesslich mit dem Strassenverkehr befasst haben, bleibt zu hoffen, dass das Kapitel öffentlicher Personenverkehr reibungsloser und speditiver über die Bühne geht. Immerhin liegen zu diesem Kapitel wesentlich weniger Minderheitsanträge vor als zum Kapitel Strassenverkehr. Die SVP kann bei ihren Minderheitsanträgen ein Zeichen setzen, dass auch eine speditive Handhabung möglich ist. Immerhin kann man mit den Einträgen in diesem Kapitel deutlich untermauern, dass verschiedenste Projekte im öffentlichen Personenverkehr in der Pipeline stecken. Am zukunftsträchtigsten ist für mich das Projekt der Limmattalbahn, welche der Region grosse Impulse geben kann. Bei der effektiven Umsetzung wird es jedoch mit Sicherheit noch die eine oder andere Knacknuss zu lösen geben. Ich denke beispielsweise an die Linienführung durch das Dietiker Zentrum. Hier gilt es auch, das Trasse der Bremgarten–Dietikon-Bahn zu berücksichtigen. Probleme sind aber da, um gelöst zu werden. In diesem Sinn appelliere ich an eine speditive und konstruktive Weiterbehandlung dieses Kapitels.

Regierungsrätin Ursula Gut: Vorerst möchte ich die Präsidentin der KEVU, Sabine Ziegler, noch einmal darauf aufmerksam machen, dass der Bund den Richtplan Basel-Land im Rahmen der Vorprüfung zu-

rückgewiesen hat. Sabine Ziegler, wir wollen das da etwas genau nehmen. Sie wollen die Suppe doch gut würzen, aber sicher nicht versalzen.

Auch die Bahninfrastruktur ist heute über weite Teile bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet. Zentrales Element für die weiteren Ausbauschnitte der S-Bahn und des Fernverkehrs bildet die neue Durchmesserlinie mit dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse. Ergänzend dazu sind Infrastrukturausbauten für die S-Bahn sowie für den nationalen und internationalen Personenverkehr notwendig. Ein grosses und besonders wichtiges Vorhaben bildet dabei der Ausbau des Korridors Zürich–Winterthur. Damit die weiter wachsende Verkehrsnachfrage in den dicht besiedelten Agglomerationskernen bewältigt werden kann, soll das Netz der Stadtbahnen sukzessive erweitert werden. Neben der Stadt Zürich stehen hier die Glatttalstadt und die Limmatstadt im Vordergrund. Die übrigen Siedlungsgebiete werden mit leistungsfähigen Buslinien an das S-Bahn-System angebunden. Die hohen Kosten schienengebundener Verkehrsmittel lassen sich nur zur Erschliessung der am dichtesten besiedelten Agglomerationskerne rechtfertigen. Bei Kapazitätsengpässen auf dem Strassennetz kommt dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr wegen seiner hohen spezifischen Leistungsfähigkeit im Rahmen der Verhältnismässigkeit Priorität zu. Beim nationalen und internationalen Fernverkehr werden attraktive, konkurrenzfähige Reisezeiten und häufige Verbindungen angestrebt. Der Standort Zürich soll damit optimal in das nationale und europäische Städtenetz eingebunden werden.

4.3.1 Zielsetzungen

Minderheitsantrag 146 Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

1. Absatz, Streichung Sätze 3 und 4

...einen effizienten Ressourcen-Einsatz und geringe Emissionen und entspricht dadurch in hohem Masse den Zielen sowohl der schweizerischen wie auch der kantonalen Umwelt- und Raumentwicklungspolitik. Das Angebot ist auf die Bedürfnisse ...

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Es geht um die Minderheitsanträge 146, 147 und 148. Ich werde mich zu allen drei Minderheitsanträgen, die dieses Kapitel betreffen, in einem Aufwisch äussern.

Mit dem Minderheitsantrag 146 haben wir beantragt, die Sätze drei und vier im Kapitel 4.3.1, Zielsetzungen, zu streichen. Es betrifft dies die Angelegenheit mit dem 50-prozentigen Verkehrszuwachs, den der ÖV zu übernehmen hat. Der Streichungsantrag erfolgte, weil diese beiden Sätze mit unserer Ansicht zur freien Wahl des Verkehrsmittels nicht vereinbar schienen. Die Erklärungen von Baudirektorin Ursula Gut im Kapitel 4.1.1, Zielsetzungen Gesamtverkehrsstrategie, haben unsere diesbezüglichen Bedenken weitgehend ausgeräumt. Nun vertreten wir die Ansicht, dass das, was im 4.1.1 so deutlich steht und erklärt wurde, im Sinne einer schlanken Gesetzgebung hier unter 4.3.1 nicht nochmals aufgeführt werden muss.

Wir beantragen ihnen daher weiterhin, allerdings mit einer neuen Begründung, im Sinne einer schlanken Gesetzgebung, die beiden Sätze drei und vier zu streichen.

Zum Minderheitsantrag 147: Hier soll der Begriff «kurze Reisezeiten» durch «Verdichtung des Fahrplans» ersetzt werden. Da handelt es sich um zwei völlig gegensätzliche Aussagen. Ich zweifle aber daran, dass wirklich gemeint ist, was geschrieben steht. Für den Benutzer der S-Bahn sind doch kurze Reisezeiten von grösster Wichtigkeit, eine Verdichtung des Fahrplans garantiert noch lange keine kurzen Reisezeiten und ist daher für den Pendler nicht vordringlich. Dies kann doch nicht ernsthaft die Meinung der Antragsteller sein. Bitte lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab. Ein Wunsch an die Antragsteller: Überlegen Sie sich noch einmal, ob Sie wirklich wollen, was Sie schreiben.

Zum Minderheitsantrag 148: Hier beantragen wir, das Wort «mindestens» zu streichen und durch «tagsüber» zu ersetzen. Es geht dabei darum, dass sich das Angebot nach der Nachfrage zu richten hat und dass, wenn schon eine Aussage zum Viertelstundentakt gemacht werden soll, diese sich auf die Hauptverkehrszeiten zu beschränken hat. Stimmen Sie unserem Änderungsantrag zu.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Der Einfachheit halber rede ich auch zu allen drei Minderheitsanträgen.

Minderheitsantrag 146: Die Grünen sind klipp und klar der Meinung, dass die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs gestärkt wird und gestärkt werden muss. Das muss selbstverständlich mit planerischen, baulichen und betrieblichen Massnahmen geschehen. Man kann an Ihrer Volkswirtschaftsdirektorin sicher einiges kritisieren. Im Gegensatz zu Ihnen hat sie allerdings erkannt, dass der öffentliche

Verkehr massiv zulegen kann und muss. Es ist für mich immer wieder erstaunlich, wie Sie in diesen Fragen Ihre Regierungsrätin im Regen stehen lassen.

Zum Minderheitsantrag 147: Die Attraktivität des S-Bahn-Systems wird durch verschiedene Faktoren bestimmt. Der wichtigste Faktor ist und bleibt ein verdichtetes Fahrplanangebot. Ich akzeptiere, wenn ich stehen muss. Ich akzeptiere auch mal, wenn eine Petflasche am Boden liegt, aber das verdichtete Fahrplanangebot soll sinnvoll sein. Mit den Teilergänzungen wollen wir eine Fahrplanverdichtung. Folglich kann man das auch im Richtplan festhalten.

Zum Minderheitsantrag 148: Wir sehen das jetzt bei der S55. Die erste Kritik kam von den Leuten, die im Verkauf arbeiten. Bei uns ist um 20 Uhr Schluss mit Halbstundentakt. Alle diejenigen, die noch die Kasse abrechnen müssen, haben keinen Halbstundentakt mehr und kommen so eine halbe Stunde bis eine Stunde später nach Hause. Tagsüber ist das wirklich zu wenig.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Wir haben dieses Thema zum Minderheitsantrag 146 bereits im vorhergehenden Kapitel ausführlich behandelt. Wir stimmen dem SVP-Vorschlag zu.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Die SP-Fraktion ist beruhigt, dass die Regierung doch eher weiss, wie eine vernünftige und nachhaltige Verkehrspolitik auszusehen hat. Darum hat sie richtigerweise in den Zielsetzungen des ÖV diese wichtige Forderung nochmals aufgenommen, dass der ÖV 50 Prozent des zusätzlichen Verkehrsaufkommens zu übernehmen hat. So steht es auch im Gesamtverkehrskonzept, auf welchem der Verkehrsrichtplan schliesslich basieren muss.

Wir können jetzt auch der neuen «erleuchteten» Argumentation der SVP nicht folgen. Diese wichtigen Sätze gehören unbedingt auch in dieses Kapitel. Gerade der Freizeitverkehr hat in den letzten Jahren massiv zugenommen. Heute beträgt er bereits 50 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens. Da der Freizeitverkehr traditionell vor allem aus MIV besteht, ist auch hier ein Umsteigen nicht nur wünschenswert, sondern dringend nötig. Es ist also fatal, wenn die SVP zwei solch eminent wichtige Sätze hier nicht geschrieben haben will. Sie sind verkehrs- und umweltpolitisch absolut unerlässlich, auch an dieser Stelle.

Die SP-Fraktion unterstützt den Minderheitsantrag 146 deshalb nicht.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ernst Brunner, zur Hälfte haben Sie tatsächlich Recht. Oberstes Ziel einer Optimierung des ÖV heisst, kurze Reisezeit, kurze Transportketten, wenig Umsteige-Schikanen. Das heisst also eine gute Vernetzung mit dem Feinverteiler Tram und Bus. Das stimmt. Aber, im Richtplan geht es jetzt in dieser Formulierung um die S-Bahn. Eine Optimierung des S-Bahn-Verkehrs heisst nun einmal Verdichtung des Fahrplans. Das andere müssten wir auf anderer Ebene lösen. Ich habe den Handlungsbedarf, der dringend besteht, bereits mehrfach angetönt.

Regierungsrätin Ursula Gut: Im dicht besiedelten Kanton Zürich kann die Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete und Wohnstandorte sowie die Lebensqualität der Bevölkerung nur aufrecht erhalten werden, wenn ein wesentlicher Teil des künftigen Verkehrszuwachses vom öffentlichen Verkehr übernommen wird. Diese Erkenntnis war wegleitend bei den Entscheidungen zum Aufbau der Zürcher S-Bahn. Mit Leitlinie zwei ist der Grundsatz auch im kantonalen Richtplan verankert. Die S-Bahn bildet das eigentliche Rückgrat der Siedlungsentwicklung, und die Investitionen in die S-Bahn sollen zum Wohl des Standorts Zürich bestmöglich genutzt werden. Auch das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich baut darauf auf, dass der öffentliche Verkehr – es geht hier um den öffentlichen Personenverkehr – mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses, der nicht dem Fuss- und Veloverkehr zuzurechnen ist, übernimmt.

Ich bitte Sie daher, dem Minderheitsantrag nicht stattzugeben.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 83 : 81 Stimmen, den Minderheitsantrag 146 anzunehmen.

Minderheitsantrag 147 André Bürgi, Peter Anderegg, Robert Brunner, Marcel Burlet, Gerhard Fischer, Priska Seiler Graf, Sabine Ziegler:

1. Absatz, 2. Satz, Neufassung

Mit der Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems wird eine Verdichtung des Fahrplanes angestrebt.

André Bürgi (SP, Bülach): Ich glaube nicht, dass ich durch mein Votum noch jemanden in diesem Saal beeinflussen kann. Darum tue ich allen den Gefallen und verzichte.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 80 Stimmen, den Minderheitsantrag 147 abzulehnen.

Minderheitsantrag 148 Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

2. Absatz, 1. Satz, Neufassung

In Siedlungsschwerpunkten wird tagsüber der Viertelstundentakt angestrebt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 109 : 57 Stimmen, den Minderheitsantrag 148 abzulehnen.

Antrag 148a Willy Germann

Tramtangente durch bestehenden Sihltunnel; Nachfragepotenzial, Machbarkeit sowie Linienführung prüfen, Koordination mit Stadttunnel (vgl. Pt. 4.2.2, Nr. 2a)

Willy Germann (CVP, Winterthur): Da habe ich eine Frage an die Planer und Juristen. Kann ich diesen Antrag aufrechterhalten, nachdem der gleiche Antrag im Kapitel Strassenverkehr abgelehnt worden ist? Wenn ja, würde ich ihn weiterhin aufrechterhalten.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU: Ich spreche allgemein kurz über die Trams und den kantonalen Richtplan. Eigentlich hätte eine Tramlinienführung nichts verloren in diesem Richtplan, es wäre eine Frage des regionalen Richtplans. Wir werden uns einige Male mit dieser Thematik auseinander setzen.

Klar, Willy Germann, können Sie diesen Antrag stellen. Es ist eine Frage, wie puristisch man diese Richtplanung anschauen will. Bei Zürich-West kann man es machen, man könnte es auch hier machen. Nebst der Strasse hätte es vermutlich keinen Platz. Aber stellen kann man den Antrag auf alle Fälle.

Willy Germann (CVP, Winterthur): In diesem Fall stelle ich den Antrag. Ich habe schon mehrere Male gesagt, dass es ein Sonderfall ist. Hier geht es angesichts des knappen Raums um eine optimale Verknüpfung von MIV und ÖV. Ich sage es noch einmal, das wird einer der schlimmsten Engpässe werden, wenn einmal die Durchmesserlinie eröffnet ist. Ich frage Sie noch einmal: Wie bringen Sie die Leute in den Spitzenminuten aufs Tram, wenn dieser bereits bestehende Tunnel nicht genutzt werden kann? Ich erhielt Signale aus der SP, sogar ein bisschen aus der FDP, das müsse man mit einem Vorstoss noch abklären. Die Machbarkeit vieler Objekte muss noch abgeklärt werden. Also auch hier steht drin «Machbarkeit sowie Linienführung prüfen». Seien Sie also nicht allzu puritanisch. Entscheiden Sie nur halb so grosszügig wie beim Strassenbau. Stimmen Sie dem Antrag zu. Es wäre schade, wenn man nachher mit einem Vorstoss kommen müsste, weil diese Gelegenheit verpasst worden ist. Es geht um eine Arealsicherung und um ein Signal, ein Problem, das schon besteht und sich künftig verschärfen wird, zu lösen. Das ist das Signal mit dem Richtplaneintrag.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB: Ich mache Sie klar darauf aufmerksam, dass in diesem Text steht, dass die Tramtangente durch den bestehenden Sihltunnel zu führen ist. Diesen Tunnel haben wir mit der Strategie, dass schliesslich der Stadttunnel gebaut werden soll, absorbiert. Also muss es sich hier zwingend um einen neuen Tunnel und eine Lösung handeln, ansonsten ist es nicht in Ordnung. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass dieser Widerspruch besteht. Entsprechend beantrage ich Ihnen, den Antrag abzulehnen.

Monika Spring (SP, Zürich): Es ist einfach so mit so spontanen Anträgen, sie sind unausgegoren, nicht abgeklärt weder von der Verwaltung noch vom ZVV noch von der VBZ. Die VBZ hat allerdings bereits gewisse Studien im Rahmen einer Studentenarbeit gemacht. Die ist zu einem negativen Ergebnis gekommen.

Ich habe mich erkundigt. Ich habe mit Verkehrsspezialisten oder ehemaligen pensionierten Verkehrsspezialisten gesprochen. Sie haben gesagt, viel wichtiger, wenn wir von Tangente sprechen, wäre die Tramtangente über die Langstrasse. Das ist eigentlich die Verbindung, die ausgebaut werden müsste.

Man kann wirklich im Rahmen des Richtplans nicht solche spontanen Anträge bringen. Das gilt übrigens auch für den Antrag von Carmen Walker. Diese Anträge müssten über Vorstösse kommen, mit denen man prinzipiell der Verwaltung den Auftrag gibt zu prüfen, wo solche Tangentialverbindungen am sinnvollsten gebaut werden können. Das Problem ist noch viel komplexer. Eine solche Tangente müsste sich dann auch irgendwie ins öffentliche Verkehrsnetz – und das VBZ-Netz ist ein sehr komplexes Netz mit sehr heiklen Fahrzeiten und Abstimmungen der Fahrzeiten bei den Knotenpunkten – einfügen. Darum muss das Problem zuerst richtig studiert werden, bevor man überhaupt einen solchen Eintrag machen kann.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Wenn ein Eintrag grundsätzlich gut abgeklärt ist, heisst das noch lange nicht, dass er gut ist. Das Beispiel ist gerade der Stadttunnel.

Wir stören uns einmal mehr an der Koordination mit dem Stadttunnel. Uns wurde eine Tramvision in der Stadt Zürich vorgestellt, die wirklich ausgefeilt ist. Wir haben da grosse Hemmungen, einfach so einzugreifen in eine Planung, die eigentlich auf Regionalplanungsstufe geschehen müsste. Da kommt bei mir ein bisschen das Exekutiv-Herz hoch. Wir werden das sicher nicht bekämpfen, aber vielleicht teilweise unterstützen.

Willy Germann (CVP, Winterthur), spricht zum zweiten Mal: Eine Korrektur: Hans Frei hat gesagt, dann würde es einen neuen Tunnel neben dem Stadttunnel brauchen. Das ist schlicht nicht möglich und wird unter anderem verhindert auch wegen des Durchgangsbahnhofs. Bei diesem Tunnel ist es noch möglich. Das ist die letzte Gelegenheit. Es stimmt, der Antrag kommt relativ spontan. Das Linienkonzept der VBZ haben wir erst letztthin behandelt in der Kommission. Das wäre natürlich eine Grundlage gewesen für den ganzen Richtplan. Wir hatten das nicht. Ich habe das damals angetönt. Vielleicht kommen noch Impulse, wie man das Problem Hauptbahnhof lösen kann. Ich weiss schon, wen Sie gefragt haben. Das haben wir damals beim Durch-

gangsbahnhof schon behandelt. Dieser ehemalige Kantonsrat der SP hat gesagt, dann würden wir längere Anlegekanten machen. Das wurde leichtfertig beiseite geschoben. Es ist ein Problem. Ich wundere mich, wie hier ein zehnfach strengerer Massstab angewendet wird als bei anderen Objekten. Jetzt ist der Stadttunnel eingetragen. Jetzt haben Sie es in der Hand, ein Zeichen zu setzen, dass man hier eine multifunktionale Nutzung des Stadttunnels in diesem Bereich anstreben will.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich lasse abstimmen, obwohl ich der Meinung bin, dass der erste Antrag der schwere ist und den zweiten brechen würde, wenn es nicht funktioniert. Das ist so.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 15 Stimmen, den Antrag 148a abzulehnen.

4.3.2 Karteneinträge

Minderheitsantrag 149 Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

Das Objekt 3, «Tram ETH Hönggerberg», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Ich erlaube mir, zu den Minderheitsanträgen 149 und 150 zu sprechen.

Hier beantragen wir, das Objekt 3, Tram ETH Hönggerberg, nicht in den Richtplan aufzunehmen. Dieses Tram war auch im Antrag der Regierung nicht vorhanden.

Hier besteht eine Studie der ETH Zürich, die sagt, das Problem der Verkehrserschliessung ETH Hönggerberg sei zumindest vorläufig mit Bussen zu lösen. Busse seien flexibler in der Anpassung an das auf dieser Linie sehr stark variierende Verkehrsaufkommen, eine Tramlösung dränge sich nicht auf, eine Tramlösung, die nach heutiger Schätzung zirka 200 Millionen Franken kosten würde. Man könne die bei Bedarf später auch noch realisiert werden. Diese Tramlinie ist auch im Antrag der Regierung nicht vorhanden.

Wir bitten Sie, unserem Streichungsantrag zuzustimmen. Wir bitten Sie auch, den Streichungsantrag 150 zu unterstützen, der diese Linie noch weiterführen will.

Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich): Auf dem Höggerberg entsteht eine pulsierende Studierstadt, die Platz für Lehre und Forschung, Wohnen, Sport und Kultur bietet. Es wird ein Denkquartier entstehen, das in einem partizipativen Prozess geplant worden ist. Anfangs war der Widerstand gross, sollte doch «Science City» auf der grünen Wiese in einem unserer schönsten Naherholungsgebiete gebaut werden. Die Bevölkerung und damit wir Grünen wurden in den Planungsprozess erfolgreich miteinbezogen. Das heutige Projekt beschränkt sich dank diesem partizipativen Verfahren nun auf die bereits bestehende Ausdehnung der bereits stehenden ETH-Stadt. Es wird nach Nachhaltigkeitskriterien gebaut. Bis 17'000 Menschen werden zukünftig auf dem Höggerberg studieren und leben, sich treffen und erholen. Wir wollen auf keinen Fall, dass diese 17'000 Menschen mit ihrem Motorfahrzeug nach «Science City» fahren und die Bewohner und Bewohnerinnen unserer Quartiere mit ihrem Lärm stören und mit ihren Luftgestank krank machen. Das Tram ist eine gute und technisch realisierbare Lösung. Damit «Science City» nicht nur Studier-, sondern auch Wohnstadt und Treffpunkt wird, ist das regelmässig verkehrende benutzer- und benutzerinnenfreundliche Tram den schaukelnden Bussen vorzuziehen.

Lehnen Sie deshalb den Minderheitsantrag 149 ab.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Ich habe zuerst eine Frage an den Präsidenten. Ich spreche zu den Minderheitsanträgen 149 und 150a, weil ich 150 zurückgezogen habe. Wie wird das kommuniziert?

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Dass Sie 150 zurückgezogen haben, weiss ich nicht. Ich schlage Ihnen vor, dass Sie jetzt zu 149 sprechen.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Nochmals etwas Grundsätzliches zum Anfang: Die Kommissionspräsidentin und andere Sprecherinnen und Sprecher haben das Problem auch schon angesprochen. Vermutlich liegt hier ein Systemfehler vor, dass wir im Rahmen des Richtplans über Tramverbindungen sprechen. Aber dieser Sündenfall wurde

leider schon im ersten Entwurf der Regierung begangen, als das Tram Zürich-West eingetragen wurde. Wir können jetzt wahrscheinlich nicht darüber diskutieren, ob wir über Trams diskutieren wollen oder nicht. Wir werden diese Minderheitsanträge diskutieren müssen und dann darüber abstimmen, ob wir dies eintragen wollen oder nicht.

Zum Minderheitsantrag 149: Heidi Bucher hat es ein wenig angetönt, dass es hier um eine sinnvolle Trasseesicherung geht, auch wenn die Tramverbindung noch nicht im VBZ-Netz 2025 erscheint und die Busverbindungen die Hochschule auf dem Berg vorläufig gut an die Stadt anbinden. Es wird aber gebaut auf «Science City», und es werden nach Abschluss rund 15'000 Personen, das sind 50 Prozent mehr Leute als heute, dort studieren, arbeiten und wohnen. Dann ist das Bussystem am Anschlag. Ein schienengebundenes Transportmittel ist für diesen jetzt entstehenden urbanen Raum die adäquate Antwort. Darum wird in der VBZ-Studie klar gesagt, dass diese Option geprüft und die erforderlichen Korridore raumplanerisch gesichert werden sollten. Daher gehöre dieses Tram in den Richtplan.

Der Minderheitsantrag wird von der SP abgelehnt.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Tramlinien gehören grundsätzlich in den regionalen Richtplan. Der kantonale Richtplan ist den Eisenbahnlinien vorbehalten. Es gibt jedoch Ausnahmen, zum Beispiel wenn die Tramlinien kantonale Bedeutung haben. Das Tram Zürich-West hat diese Bedeutung, aber auch die neuen Stadtbahnen Glattalbahn und Limmatbahn, weil sie auch im Agglomerationsprogramm und im Gesamtverkehrskonzept enthalten sind. Es ist tatsächlich so, dass hier die KEVU eine gewisse Inkonsequenz begangen hat, indem man neu Tramlinien in den kantonalen Richtplan aufgenommen hat.

Nun ist aber das Tram ETH Höggerberg aufgenommen worden. Selbst wenn es nicht einmal im Tramkonzept 2025 enthalten ist als eine neue Ergänzung, finden wir die Begründung, die geliefert worden ist, plausibel und wir werden es deshalb nicht mehr streichen. Wir stehen zu diesem neuen Tram.

Wir werden auch den Antrag von Peter Anderegg, in dem die Rosengartenstrasse gestrichen ist, unterstützen. Wenn wir das Tram schon eintragen, soll es logischerweise auch eine Fortsetzung haben, wie das im Antrag steht, bis zum Bucheggplatz. Wenn wir dann die Schlaufe noch weiter ziehen, dann kommen wir zum grössten Thema für das Tram in dieser Stadt, nämlich zur Tramtangente an der Rosengartenstrasse vom Bucheggplatz bis zur Albisriederstrasse. Würden wir die-

se Tramlinien dann so ergänzen mit diesen drei Elementen, dann hätten wir ein Tramkonzept, das vertretbar und sinnvoll ist und es auch verdient, in den kantonalen Richtplan aufgenommen zu werden.

Zum Thema Tram an der Rosengartenstrasse werde ich noch speziell bei unserem FDP-Antrag sprechen.

Natalie Vieli-Platzer (Grüne, Zürich): Wie Sie schon von Heidi Bucher gehört haben, lehnen die Grünen den Minderheitsantrag 149 ab.

Mit der Tramlinie soll die ETH Höggerberg besser erschlossen werden. Heute fährt ein moderner, langer Gelenkbus der Linie 80 auf dieser Strecke und ist bereits heute in Stosszeiten gestossen voll, sodass am Morgen zum Teil Passagiere nicht mehr einsteigen können und auf den nächsten Buskurs warten müssen. Es ist kein Geheimnis, dass ein Tram über eine wesentlich grössere Kapazität verfügt und diesen Engpass beheben könnte, der natürlich mit dem Ausbau von «Science City» noch schlimmer würde. Die ETH Höggerberg ist ein wichtiger Forschungsplatz, nicht nur für die Stadt Zürich, sondern auch für den Kanton, ja die ganze Schweiz. Ein Eintrag in den kantonalen Richtplan macht daher aus unserer Sicht Sinn.

Ich liefere Ihnen noch weitere Argumente, weshalb diese Tramlinie Sinn macht, und zwar spricht man immer von der ETH. Bedeutend ist sie aber auch für die Erschliessung der neu entstandenen Wohnquartiere und Hunderten von neuen Arbeitsplätzen in Neu-Oerlikon, wo diese Tramlinie hindurchführen würde. Schliesslich entspricht die Linienführung bis zur Glaubtenstrasse der in Abklärung befindlichen Tramlinie nach Affoltern, die mit dem gigantischen Bauboom in Affoltern ebenso dringend notwendig wäre.

Das sind Gründe genug, um der neuen Tramlinie zwischen ETH Höggerberg und Oerlikon zuzustimmen.

Regierungsrätin Ursula Gut: Die ETH Zürich ist für den Forschungsplatz Schweiz eine äusserst wichtige Institution. Damit sie weiterhin im internationalen Wettbewerb bestehen und den Ansprüchen von Wirtschaft und Politik genügen kann, wird ein weiterer Ausbau der ETH Höggerberg geplant: «Science City». In diesem Zusammenhang ist jedoch auch mit einem erheblichen Verkehrszuwachs zu rechnen. Zur notwendigen Verbesserung des Verkehrssystems gilt nach heutigen Kenntnissen ein schienengebundenes System vom Bucheggplatz via Waidspital–Höggerberg–Glaubtenstrasse nach Oerlikon als rea-

listisch und zweckmässig. Aufgrund der grossen Bedeutung des Vorhabens für den Kanton Zürich sowie des erforderlichen Abstimmungsbedarfs ist die Erschliessung dieses national bedeutsamen Standorts im kantonalen Richtplan festzulegen. Gemäss Richtplaneintrag sind Nachfragepotenzial, Machbarkeit und Linienführung vertieft zu prüfen. Bei einem Verzicht auf diesen Richtplaneintrag würde der Weiterverfolgung der Idee «Tram ETH Höggerberg» eine Absage erteilt.

Ich bitte Sie deshalb, dem Minderheitsantrag nicht stattzugeben.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 108 : 53 Stimmen, den Minderheitsantrag 149 abzulehnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Minderheitsantrag 150 ist zurückgezogen.

Antrag 150a Peter Anderegg

Tramverlängerung Milchbuch–Bucheggplatz–ETH Höggerberg–Glaubtenstrasse–Oerlikon; Nachfragepotenzial, Machbarkeit sowie Linienführung prüfen

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Es betrifft die Tramverlängerung zur ETH Höggerberg. Diesen Antrag, die Tramverlängerung Buchegg–ETH Höggerberg–Glaubtenstrasse–Oerlikon mit einem Ringschluss zum Milchbuch sei zu vervollständigen, finden wir logisch. Es macht auch Sinn, um damit eine direkte Tramverbindung zwischen den Universitätszentren ETH Höggerberg, Uni Irchel, aber auch dem ETH-Zentrum zu bilden.

Ich bitte Sie, den Antrag zu unterstützen. Ich habe nochmals konkret eine Frage an die Regierung. Wie sieht die Regierung die Trameinträge, die wir jetzt machen?

Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich): Wenn Sie Geschichtsbücher studieren, ist es eindrücklich, wie ähnlich damals und heute bezüglich der Stadt Zürich entschieden wird. Früher ist der Abfall der Stadt in die untere Stadt deponiert worden. Der Zürcher Mist wurde ins Lochergut transportiert. Die Gerber mit ihrem Gestank waren links

der Limmat zu finden. Und oben am Berg, in der oberen Stadt, rechts der Limmat lebten und leben die Reichen und Schönen. Heute verlagern wir den modernen Mist, den Verkehr, in die untere Stadt, oder unter die Stadt. Trotzdem, jeder Meter, der nicht mit einem Motorfahrzeug zurückgelegt wird, nützt den Menschen und der Natur, auch wenn diese neuen Tramlinien rechts der Limmat entstehen. Weder die saubere Luft noch die Luftgifte werden vom Bach ausgehalten. Sie verteilen sich demokratisch in der ganzen Stadt und im Kanton.

Unterstützen Sie deshalb den Antrag 150a und verlängern Sie das Ringtram ETH Höggerberg um die kurze Strecke Bucheggplatz–Milchbuck.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Am Bucheggplatz haben wir zwei Tramlinien. Am Milchbuck haben wir deren drei. Wenn Sie die örtlichen Gegebenheiten zwischen diesen beiden Plätzen kennen, dann wissen Sie ganz genau, dass diese Tramverlängerung keinen Sinn macht, weil Sie dort den MIV auf fahrlässige Art und Weise zerschneiden. Alle Errungenschaften, die Sie durch dieses Tram einführen möchten, werden nachher durch die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses wieder zunichte gemacht. Wenn Sie die örtlichen Gegebenheiten kennen, dann wissen Sie, dass dieses Unterfangen etwas Unmögliches ist.

Sie haben jetzt das Tram Höggerberg eingezeichnet. Ob das irgendwann einmal kommt, das werden wir sehen. Es genügt aber, wenn der Anschluss an das städtische Tramnetz am Bucheggplatz stattfindet. Es wird genügen, wenn es dort Abnehmer mit den Buslinien gibt. Es braucht keinen Querschlag durch zum Milchbuck. Sie würden dort einen verkehrstechnischen Sündenfall produzieren und vor allem dem Quartier enorme Belastungen bescheren.

Willy Furter (EVP, Zürich): Ich muss Lorenz Habicher widersprechen. Diese Verlängerung macht tatsächlich Sinn, denn das ist die heute bestehende Buslinie 69, die vom Milchbuck über den Bucheggplatz zur ETH Höggerberg führt. Wenn man jetzt diese Buslinie aufhebt und dafür eine Tramlinie macht, ist es sinnvoll, dass man die ganze Linie per Tram zurücklegen kann, und zwar vom Milchbuck über die ETH Höggerberg rundherum bis in den Bahnhof Oerlikon.

Ich empfehle Ihnen, das zu unterstützen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich habe vorhin gesagt, dass wir die Tramlinie unterstützen. Leider wurde der Minderheitsantrag vorhin zurückgezogen. Wäre er da, würde noch stehen «Tram an der Rosengartenstrasse». Wir sind einverstanden, dass man es fortsetzt bis an den Bucheggplatz, hoffen aber sehr, dass auch die linke Ratsseite die Weiterführung dieses Trams an die Stelle, wo es dann wirklich wichtig ist, nämlich zwischen Bucheggplatz und Albisriederplatz anschliessend auch unterstützt.

Natalie Vieli-Platzer (Grüne, Zürich): Auch ich widerspreche Lorenz Habicher.

Wenn diesem Quartier erhebliche Belastungen aufgebürdet werden, dann wegen des MIV und nicht wegen einer Tramverlängerung. Wenn man die Örtlichkeiten kennt, dann weiss man, dass es sehr wohl sinnvoll ist. Bei der Verlängerung der Tramlinie vom Bucheggplatz bis Milchbuck handelt es sich zwar nur um ein sehr kleines, kurzes Teilstück, aber eines, das sehr sinn- und wirkungsvoll ist. Sie haben selber erwähnt, dass beim Milchbuck drei Tramlinien durchfahren und am Bucheggplatz zwei Tramlinien. Damit wird eine Lücke zwischen den beiden Knoten Bucheggplatz und Milchbuck geschlossen und eine durchgehende schienengebundene Verbindung zwischen der ETH und der Uni Irchel hergestellt, die von vielen Studierenden an der ETH und an der Uni Irchel täglich stark frequentiert wird.

Ich bitte Sie daher, dem Antrag zuzustimmen.

Regierungsrätin Ursula Gut: Ich antworte Peter Anderegg, was ich bereits unter 149 ausgeführt habe. Aufgrund der grossen Bedeutung von Vorhaben für den Kanton Zürich sowie des erforderlichen Abstimmungsbedarfs, insbesondere auch mit dem Bund ist die Erschliessung eines bedeutsamen Standorts im kantonalen Richtplan festzulegen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 106 : 54 Stimmen, dem Antrag 150a zuzustimmen.

Objekt 4, «Tram Zürich West, Verbindung Escher-Wyss-Platz–Hardplatz»

Minderheitsantrag 151 Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

Die Verbindung «Escher-Wyss-Platz–Hardplatz» ist nicht in den Richtplan aufzunehmen (kein Querschlag).

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich spreche zum Minderheitsantrag 151 und aus Effizienzgründen zum neuen Vorschlag der FDP, erstaunlicherweise der FDP zum Tramvorschlag Rosengartenstrasse.

Die Tramwünsche der Stadt Zürich sind vielfältig und zum Teil einfältig oder zufällig. Die VBZ zeigen keinen Willen, anderen Verkehrsmitteln als dem Tram eine Chance zu geben. Trams in der Stadt Zürich kann die überregionale Bedeutung generell abgesprochen werden, vor allem einem Tram, das parallel zu mehreren S-Bahn-Linien zu liegen kommt. Sie sehen also, die Linienführung, vor allem beim Antrag 151, müsste man genauer prüfen. Sogar das betroffene Quartier fordert eine bessere Linienführung als den Eintrag, der jetzt gemacht wird.

Wir beantragen also, das Tram Zürich-West, die Verbindung Escher-Wyss-Platz–Hardplatz nicht in den Richtplan aufzunehmen. Der Querschlag ist unserer Ansicht nach unnötig. Zudem muss der S-Bahnhof Hardbrücke auf eine andere, eine bessere Art und Weise angeschlossen werden.

Gemessen am Energieverbrauch und dem Wunsch vieler Kundinnen und Kunden des EWZ nach Alternativenergie muss klar festgestellt werden: Zürcher Trams fahren mit Atomstrom! Technisch ist ein Tram in der Rosengartenstrasse sicher möglich, ein Schönwettertram, das nur ohne äussere Einflüsse diese Steigung bewältigen kann, sonst aber hängen bleibt. Wollen Sie das? Wir wollen es nicht.

Somit gilt festzuhalten, die SVP wird den neuen Richtplaneintrag mit dem Tram Rosengartenstrasse nicht unterstützen. Sollte ein Eintrag gemacht werden, muss man keinen Kaffeersatz lesen, um zu wissen, dass diese Chance, den MIV zu behindern, von der Stadt Zürich sicher nicht ausgeschlagen wird. Gewerbe und motorisierte Bürger dieser Stadt werden sich die Augen reiben, wie rasch Tramwünsche Milchbuck–ETH Hönggerberg zum Beispiel über die Rosengartenstrasse erfüllt werden. Die Tramwünsche werden sehr schnell erfüllt. Die hilflosen Gewerbetreibenden werden im gewollten Stau stecken bleiben.

Das Fazit ist bei beiden Anträgen: Keinen Vorschub der Verkehrsbehinderung. Keinen Vorschub der Bevormundung des Verkehrsteilnehmers. Keinen Vorschub der sozialistischen Umverteilungen zulasten des MIV. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag 151 zu unterstützen und den Antrag der FDP betreffend Tram Rosengartenstrasse abzulehnen.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Wenn sich der Verkehr in Zürich-West umweltfreundlich entwickeln soll, braucht es ganz sicher neue Tramlinien, sei es die Tramlinie über den Escher Wyss-Platz in die Pfingstweidstrasse oder die Tramlinie über den Hardplatz in den Kreis 5, wo es das Ziel ist, das grosse Entwicklungsgebiet Zürich-West zu erschliessen und vor allem auch das Ihnen bekannte Toni-Areal, wo eine Schule mit 3000 Studierenden geplant ist. Für eine Fachhochschule dieser Grösse, wie sie im Toni-Areal geplant ist, scheint es mir unabdingbar, dass sie mit dem öffentlichen Verkehrsmittel wie dem Tram für die Studierenden gut erschlossen und erreichbar ist. Für die Stadt Zürich sind diese Tramlinien eine Chance, den notwendigen öffentlichen Verkehr in Zürich-West zu fördern, bevor der letzte Quadratmeter verbaut ist und alles bereits mit Autos zu den neuen Arbeitsplätzen pendelt. Es ist deshalb wichtig, dass der öffentliche Verkehr fährt, bevor die letzten Bauten realisiert sind.

Was heisst das? Das Tram für die Pfingstweidstrasse. Das ist ein Unikum. Der Bund ist nämlich bereit, diese unsäglich öde Einfallsachse Pfingstweidstrasse auf Kosten des Bundes einigermaßen stadtverträglich umzugestalten. Das gibt es aber nur wegen des Trams. Darum ist die Tramlinie auch so dringend nötig. Das erachte ich durchaus als Vorteil und eine Verbesserung für das Quartier, wenn es dann zu den Traminseln und anderswo mehr Fussgängerstreifen quer über die Pfingstweidstrasse gibt, wenn durchgehende Rad- und Fusswege geschaffen werden und auch die Höchstgeschwindigkeit auf 50 Stundenkilometer reduziert wird. Zugegebenermassen bleibt leider in etwa gleich viel Verkehr auf dieser Strasse wie heute. Die Pfingstweidstrasse bleibt halt die Pfingstweidstrasse. Der Bund lässt uns nur die Wahl, die Pfingstweidstrasse entweder mit Tram oder ohne Tram zu haben. Da nehme ich die Pfingstweidstrasse aber doch schon lieber mit einem Tram. Ein Ja zum Tram ist nur ein Ja zum öffentlichen Verkehr. Die Tramlinie präjudiziert in keiner Art und Weise eine Weiterführung des Westastes oder sogar einen Stadttunnel. Das ist ebenfalls klar.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Gemäss Richtplanvorgabe im Gebiet Zürich-West ist es ein Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung. Es ist deshalb richtig, dieses auch mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel zu erschliessen. Es ist wichtig, dass wir Wachstumsquartiere frühzeitig mit dem öffentlichen Verkehr erschliessen, wie wir das bei «Science City» jetzt auch getan haben. Es ist notwendig, den Modalsplit zu verbessern. Die FDP begrüsst diese Lenkungsfunktion ausdrücklich. Warum ist aber das Tram besser als der Bus? Mit dem Bus kann der anvisierte Modalsplit nicht erreicht werden. Das müssen wir einfach zur Kenntnis nehmen. Der Bus hat weniger Kapazitäten und ist weniger attraktiv. Beim Bus müsste man zudem am Escher-Wyss-Platz wieder umsteigen, und man könnte nicht direkte Verbindungen nehmen. Nur das Tram Zürich-West gewährleistet eine rasche und effiziente und auch benutzerfreundliche Verknüpfung der verschiedenen Bahnhöfe von West bis Ost. Mit dem Tram Zürich-West wird auch eine Neugestaltung und Aufwertung der Pfingstweidstrasse möglich sein, wie dies bereits ausgeführt worden ist.

Die FDP wird den Richtplaneintrag unterstützen und bittet Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Monika Spring (SP, Zürich): Das Thema ist hier eigentlich gar nicht die Tramlinie Zürich-West, sondern es ist der Querschlag, nämlich die Tramlinie, die, wie das Lorenz Habicher in diesem Punkt richtig gesagt hat, unbefriedigend an die Station Hardbrücke angebunden ist. Dieses Problem zu lösen, das hat man im Gemeinderat Zürich eingesehen, vor allem hat das auch der VCS eingesehen, ist sehr dringend. Diese Tramlinie muss an den Bahnhof Hardbrücke angeschlossen werden. Das geschieht am Gescheitesten, indem man die Tramlinie 8 vom Hardplatz über die Gleise hinweg verlängert bis hinunter in die Hardstrasse, beileibe etwa nicht in der Höhe der Hardbrücke, und sie in der Hardstrasse zum Escher Wyss-Platz führt.

Dieser Querschlag ist eigentlich viel wichtiger als die Tramlinie Zürich-West. Natürlich gibt es heute das Argument, ein Tram sei immer besser als eine Strasse. Wenn man sich damit aber einen Autobahnbau und einen Westast einhandelt, ist es vielleicht auch nicht so schön.

Lehnen Sie den Minderheitsantrag ab. Der Querschlag ist das wichtigste Thema, wenn überhaupt hier eine Tramlinie eingetragen werden soll.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 55 Stimmen, den Minderheitsantrag 151 abzulehnen.

Antrag 151a Carmen Walker

Tram Rosengartenstrasse, Tramtangente, Albisriederplatz, Escher-Wyss-Platz, Wipkingerplatz, Bucheggplatz, Begleitmassnahmen, Koordination mit Waidhaldetunnel (vgl. Pt. 4.2.2 Nrn. 7a bzw. 7b)

Objekt 7a und 7b, Waidhaldetunnel Zürich, Toni-Knoten–Hirschwiesenstrasse

Antrag 55a Carmen Walker

Koordination mit Tram Rosengartenstrasse (vgl. Pt. 4.3.2)

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Wir haben den Waidhaldetunnel in der Version Mitte in den kantonalen Verkehrsrichtplan eingetragen. Er ist ein kantonales Bauvorhaben und geniesst Priorität. Im Tramkonzept 2025 der VBZ ist auch eine neue Tramtangente an der Rosengartenstrasse vorgesehen. Deshalb ist auch diese Tramtangente zusammen mit dem Eintrag des Waidhaldetunnels prioritär. Die Tramtangente Zürich-Nord–Zürich-West verbindet die beiden Stadtteile West und Zürich-Nord, so wie es auch heute der motorisierte Individualverkehr tut, der einst über den Waidhaldetunnel geführt werden kann. Im öffentlichen Verkehr wird diese Tangente, vor allem wenn der Waidhaldetunnel gebaut wird, zunehmend an Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewinnen. Eine neue Tramlinie zusammen mit diesem Tunnel würde die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs massiv steigern. Das Tram ist leistungsfähiger als es ein Bus sein wird. Mit der geplanten Verlängerung, die wir jetzt im Richtplan eingetragen haben bis letztlich «Science City», haben wir ein zusammenhängendes Netz, das ein Gesamtkonzept für ein Tram im kantonalen Richtplan ist.

Ich bitte Sie, diese Chance nun zu nutzen, die sich jetzt eröffnet. Zeigen Sie am konkreten Beispiel, dass es möglich ist, Verkehrsentwicklung und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen. Wir lösen das Problem Rosengartenstrasse mit dem Waidhaldetunnel. Wir werfen dafür die Rosengartenstrasse nach 30-jährigem Provisorium auf gegen ein Tram und machen Stadtreparatur. Ich bitte Sie um ein deutliches Zeichen und um Unterstützung des Antrags.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich habe vergessen zu erwähnen, dass die Anträge 151a und 55a gemeinsam behandelt werden.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Die FDP ist nicht dafür bekannt, den öffentlichen Verkehr zu fördern, obwohl sie ab und zu bei breit akzeptierten Vorlagen mitmischt. Vielleicht noch für das Protokoll oder die Nachwelt: Konzeptionell-finanziell oder auf dem demokratischen Weg habe ich noch kaum etwas Innovatives von der FDP zum öffentlichen Verkehr gehört. Der Durchgangsbahnhof, den Sie ab und zu basierend auf einer VCS-Volksinitiative erwähnen, kommt auch nicht aus der Küche der FDP.

Deshalb ist Ihre Begründung für das Tram an der Rosengartenstrasse wenig glaubhaft. Es geht Ihnen wohl kaum um die Förderung des öffentlichen Verkehrs, sonst hätten Sie mindestens die ganze Tramlinie, nämlich auch die Fortführung in die andere Richtung, Richtung Laubegg über die Kalkbreite, bei Ihrem Antrag aufgeführt. Das wäre Sache gewesen. Es ist schon zu durchsichtig, dass die Tramlinie am Rosengarten nur als Legitimation für den Waidhaldetunnel erhalten muss, quasi die Tramlinie als Schuhlöffel für Ihren Waidhaldetunnel. Nein danke.

Monika Spring (SP, Zürich): Dieser Verkehrsmist wird auch nicht besser, wenn Sie ein Praliné oben darauf setzen. Die ganze Strassenorgie können Sie nicht verbrämen, indem Sie dann auf jedem Strassentunnelportal noch hinschreiben: Ich bin auch ein Tram. Auch des Rezept des Trams Zürich-West, das der Bund dann schon bezahlt, wenn man es noch mit einem Tram verbindet, dieses Wunschdenken geht nicht auf.

Um zu zeigen, wie blauäugig dieser Vorschlag ist, weise ich Sie darauf hin, dass genau vor anderthalb Jahren ein Vorstoss von Ueli Keller und mir (150/2004) zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs zur Entlastung der Westtangente in diesem Rat ganz knapp abgelehnt worden ist, weil zum Beispiel Carmen Walker nicht zugestimmt hat. Nun fordert sie plötzlich das Gleiche von uns, aber zu einem totalen «Sponti-Vorschlag», der noch nicht ausgegoren ist, der auf einem Synthesebericht der VBZ basiert, der auch beim ZVV noch nicht geprüft worden ist. So kann man keinen Verkehrsrichtplan machen! Das ist unseriös.

Lehnen Sie den Antrag ab, beziehungsweise die SP wird sitzen bleiben.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Ich muss schon sagen, es ist Wundersames, was sich in diesem Rat abspielt. Da wird behauptet, ich hätte das Tram noch viel weiterführen müssen. Dabei wissen Sie ganz genau, die KEVU hat sich mit diesen Tramlinien indirekt befasst, indem sie das Thema «Science City» aufgenommen hat. Die SP hat sogar einen Eventualminderheitsantrag gestellt, in dem sie dieses Tram noch über die Rosengartenstrasse verlängern wollte. Warum, Monika Spring, die SP ausgerechnet die Verlängerung über die Rosengartenstrasse wieder gestrichen hat, das ist mir wirklich schleierhaft. Sie können nicht Politik betreiben, nur weil Sie enttäuscht sind, dass jetzt der Waidhaldetunnel eingetragen ist. Wir müssen doch jetzt für die Zukunft und für Konzepte schauen. Sie sind es, die immer wieder verlangen, wenn man Strassen oder Tunnels baut, dann wollten Sie flankierende Massnahmen. Sie sind es, die immer wieder sagen, wir glauben euch Bürgerlichen nicht, dass es euch ernst ist. Jetzt zeigen wir, dass es uns ernst ist, dass wir wirklich auf dieser Rosengartenstrasse ein Tram wollen. Sie können auch noch den Link zum Waidhaldetunnel streichen, wenn Ihnen das Ihre Zustimmung erleichtert. Aber wir tun genau das, was Sie immer wollen. Wir machen nämlich Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.

Ich bitte Sie wirklich, hier Vernunft walten zu lassen.

Ueli Keller (SP, Zürich): Das finde ich ein Angebot, Carmen Walker, dass wir die Koordination mit dem Waidhaldetunnel aus dem Antrags-text streichen. Dann ist es das, was wir haben wollen und das, was wir hier vor anderthalb Jahren diskutiert haben und das dank Ihrer gütigen Mithilfe leider mit 83 zu 77 Stimmen «abverheit» ist. Wir wären anderthalb Jahre weiter. Jetzt, weil es kurz vor den Wahlen ist, ist es Ihnen in den Sinn gekommen, dass man vielleicht ein bisschen besser in der Sonne steht, wenn man auch noch für ein Tram ist.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU: Ich weise Sie auf den Erläuterungsbericht der Einwendungen hin. Hier heisst es: «Tramverlängerung oder neue Tramlinien sind nur ein Gegenstand des kantonalen Richtplans, wenn sie wesentlich zum Erreichen der übergeordneten Zielen in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Ver-

kehrsbewältigung beitragen.» In diesem Antrag ist sicherlich eine interessante Wertung des Trams Zürich-West. Es ist so, dass geplant wird: 31'000 Arbeitsplätze, 7500 Bewohnerinnen und Bewohner. Die Infrac-Studie, die als Ergebnis von dieser letzten Netzlinienüberprüfung letzten Herbst dargestellt wurde, hat klar dem Querschlag eine Priorität gegeben und der Tramlinie Zürich-West als zweite Priorität gerade nach dem Querschlag. Der vorliegende Antrag will eine Kombination machen. Bitte beachten Sie, dass wir schon das Tram Zürich-West haben und unter dem ersten Strich die so genannte Verbindung Escher-Wyss-Platz–Hard-Platz. Ein Teil des Antrags von Carmen Walker wäre schon hier drin. Was man eigentlich hätte machen sollen, ist nicht einen neuen Antrag zu stellen, man hätte in diesem Antrag nicht einfach Escher-Wyss-Platz–Hardplatz nennen, sondern Bucheggplatz–Escher-Wyss-Platz–Hardplatz aufführen sollen. Es ist aber so, dass dieser Antrag in den Beratungen der KEVU nicht vorgelegen ist. Es sieht so aus, als ob es der KEVU nicht prioritär ist, sonst wäre das schon viel früher in der KEVU eingebracht worden.

Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 56 : 46 Stimmen, den Antrag 151a abzulehnen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich gehe davon aus, dass es noch einmal das gleiche traurige Bild ist. Ich verzichte auf die Abstimmung und

ziehe den Antrag 55a zurück.

Objekt 6, «Station Zürich-Herdern»

Minderheitsantrag 152 Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

Das Objekt 6, «Station Zürich-Herdern», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Hier soll zusätzlich zum Antrag der Regierung ein Veranstaltungsbahnhof in der Nähe des Stadions Hardturm in den Richtplan eingetragen werden. Dieser soll dann

zum Zug kommen, wenn im Hardturm grosse respektive übergrosse Anlässe stattfinden. Da es sich aber im Jahr höchstens um eine Handvoll Anlässe dieser Art handelt, sind wir der Ansicht, es sei übertrieben für fünf eventuell sechs Anlässe einen separaten Bahnhof aufzuschreiben. Wir finden, diese geringe Nutzung rechtfertigt es nicht, dass wir einen Bahnhof dieser Art hier eintragen. Zudem – das bitte ich Sie speziell zu beachten – weisen die SBB darauf hin, dass die zu erwartenden engen Platzverhältnisse ein grosses Sicherheitsrisiko bedeuten. Wir bitten Sie, unserem Minderheitsantrag stattzugeben und diesen Veranstaltungsbahnhof nicht in den Richtplan einzutragen.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): In der ursprünglichen Vorlage des Regierungsrates war die Station Zürich-Herdern noch nicht vorgesehen. Umso mehr freut es uns, dass dieses Objekt nun Einzug in den Verkehrsrichtplan-Entwurf halten konnte. Die SP hat sich immer stark für einen Veranstaltungsbahnhof gemacht. Die Haltestelle soll bei Grossveranstaltungen im Stadion Hardturm, bei denen Sonderzüge im Einsatz sind, gebraucht werden. Ernst Brunner hat es schon gesagt. Da dies sicher nicht nur fünf- bis sechsmal im Jahr der Fall sein wird – da sind wir sicher –, ist diese Investition sinnvoll. Grosse Menschenmassen können so geordnet und schnell auf die Bahn gebracht werden. Wie gut das funktionieren kann, wurde schon an anderen Orten vielfach bewiesen. Durch diesen Bahnhof neu am Geschehen wird auch positiv beeinflusst, dass immer mehr Leute mit der Bahn zum Veranstaltungsort fahren. Diese Entwicklung ist mit allen Mitteln zu forcieren. Wir sind auch überzeugt, dass der dadurch geordnete und überblickbare Zu- und Abfluss der Leute auch wesentlich dazu beitragen kann, zum Beispiel das Hooligan-Problem besser in den Griff zu kriegen.

Die SVP will nun dieses Vorhaben aus dem Richtplan kippen, was wir gemäss meinen Ausführungen sicher nicht unterstützen werden.

Willy Furter (EVP, Zürich): Für den Stadtrat von Zürich ist die gute Erschliessung des Stadions Hardturm ein wichtiges Anliegen. Daher ist auch die Idee eines besonderen Veranstaltungsbahnhofs durchaus verständlich. Nun haben sich aber bei den SBB aufgrund der Auswertung der WM 2006 in Deutschland und der ersten eigenen Erfahrungen mit dem Stade de Suisse in Bern neue Erkenntnisse ergeben, die dazu führen, dass die SBB von der Realisierung des Veranstaltungsbahnhofs am vorgesehenen Standort dringend abraten. Ich zitiere aus

einem Schreiben der SBB an den Stadtrat Zürich: «Aus Sicht des Verkehrsbetreibers Personenverkehr SBB ergeben sich einige problematische Aspekte. Diese betreffen insbesondere die Sicherheit und stellen dadurch ein Risiko für unsere Kunden dar. Wir möchten auch auf die gemachten Erfahrungen mit dem Bahnhof Bern-Wankdorf beim Stade de Suisse in Bern hinweisen, wo wir mit ähnlichen Problemen konfrontiert sind. Der Betrieb dieses Bahnhofs stellt sowohl uns wie leider auch unsere Kunden immer wieder vor neu zu lösende Schwierigkeiten, sobald ein Grossanlass im Stade de Suisse stattfindet. Mit Zürich-Altstetten besitzen wir jedoch heute einen Bahnhof, den wir als Event-Bahnhof positionieren können. Dessen zentrale Lage zwischen den geplanten Stadien Hardturm und Letzigrund würde es uns erlauben, Zürich-Altstetten als Event-Bahnhof für beide Stadien bekannt zu machen. Mit dem bei unseren Kunden bekannten Bahnhof konnten wir bereits Erfahrungen in der Abwicklung von Grossanlässen sammeln. Ein ganz grosser Kritikpunkt am Standort Herdern ist, dass er zu nahe am Stadion steht und dabei kein ausreichender Entflechtungsbereich hat, was auf den Perronbereichen zu gefährlichen Situationen führen kann. Altstetten hingegen erachten die SBB als ideale Entfernung von beiden Stadien. Die Nähe des Veranstaltungsbahnhofs Herdern wird überlagert mit zu schmalen Perrons, ungenügenden Perronkanten, keine direkte Anfahrt des Event-Bahnhofs von einzelnen Destinationen. Die Züge müssten überdies im Hauptbahnhof kehren, was sehr heikel ist wegen Randalierern. Klar ist natürlich auch, dass eine zu grosse Distanz zwischen Veranstaltungsort und -Bahnhof auch die Gefahr von Randalierern heraufbeschwört. Altstetten und der Bahnhof Hardbrücke sind aber in guter Distanz. Wir empfehlen daher, diesen Veranstaltungs-Bahnhof nicht in den Richtplan aufzunehmen. Wenn schon müsste der Standort Bahnhof Altstetten als Veranstaltungs-Bahnhof aufgenommen werden. Wir gehen jedoch davon aus, dass man auf dem SBB-Areal Altstetten eher nicht auf eine solche Festlegung angewiesen ist.»

Aus all diesen Gründen empfehle ich Ihnen, den Minderheitsantrag 152 zu unterstützen.

Ueli Keller (SP, Zürich): Ich teile die Auffassung, dass es dieses technische Problem von der zu geringen Distanz zwischen Stadion und Veranstaltungs-Bahnhof gibt, das Willy Furter geschildert hat. Ich ziehe daraus allerdings einen anderen Schluss, nämlich den, dass es im Rahmen des Anordnungsspielraums dieses Richtplans nötig ist, dass

der Kanton prüft und den SBB Beine macht, dass das schnell geregelt wird, sei es mehr in der Nähe des S-Bahnhofs Altstetten oder, was noch besser wäre, mit einer vorgezogenen Eröffnung eines Westausgangs des S-Bahnhofs Hardbrücke. Damit wäre der Sache am besten gedient. Ich bitte Sie doch darum, damit dieser Auftrag auch pflichtgetreu erfüllt wird, diesen Eintrag zu belassen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 56 Stimmen, den Minderheitsantrag 152 abzulehnen.

Objekt 10, «Luftseilbahn Stettbach–Zoo Zürich»

Minderheitsantrag 153 Ernst Brunner, Robert Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

Das Objekt 10, «Luftseilbahn Stettbach–Zoo Zürich», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Dieser Antrag wirft schon grosse Wellen. Wir haben das heute Morgen gesehen, da eine Petition überreicht worden ist. Wir beantragen, diesen gegen den Willen von Regierung und ZVV aufgenommenen Eintrag zu streichen.

Es ist richtig, dass die Verkehrs- und Parkierungsverhältnisse beim Zoo Zürich nicht befriedigend gelöst sind. Sinnvolle Lösungen im Gebiet Zoo werden durch die unvernünftige Verkehrsverhinderungs- und Parkierungsverhinderungspolitik der Stadt Zürich erschwert oder gar verunmöglicht. Das Problem war schon vor dem Bau der Masoalhalle des Zoos bekannt, aber niemand wollte es einer Lösung zuführen. Im Gegenteil, die damals bestehende Anzahl Parkplätze wurde durch die Stadt Zürich auf unverantwortliche Art noch reduziert, was dazu führte, dass an 30 bis 50 Spitzentagen beim Zoo Verkehrschaos herrscht.

Aus unserer Sicht gibt es hier nur eine Lösung: Die Stadt Zürich oder der Zoo bauen ein Parkhaus mit 1000 Plätzen für den Normalbetrieb. Für die Spitzentage sollen die heute schon bestehenden öffentlichen Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Das Problem wäre zur Zufriedenheit aller, mit Ausnahme von ein paar «Fundis» gelöst. Die Lösung des Problems mit einer Seilbahn ab Stettbach führt dazu, dass das Parkplatzproblem der Stadt Dübendorf zugeschoben wird. Es wird blauäugig darauf hingewiesen, die halbe Ostschweiz werde dann mit

der S-Bahn oder der Glattalbahn nach Stettbach reisen und von dort die Seilbahn benützen. Das können wir nicht nachvollziehen. Aus unserer Sicht wären auch in Stettbach zusätzliche, auch hier unerwünschte Parkplätze nötig.

Unter Verkehrsplanern und Fachleuten beim Kanton gibt es verschiedene Stimmen, die sagen, der ÖV der Stadt Zürich könnte in Bezug auf den Zoo noch stark optimiert werden, sodass sich das Verkehrsproblem auch ohne zusätzliche Seilbahn lösen liesse. Hier wären demnach die VBZ gefordert, Lösungen aufzuzeigen. Wer hat sie bis heute daran gehindert? Die direkt betroffenen Bewohner von Stettbach, die Parteien und Behörden der Stadt Dübendorf lehnen diesen Eintrag ab. Wir als Volkspartei schliessen uns dieser Volksmeinung an und empfehlen Ihnen, unserem Streichungsantrag zuzustimmen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Eine Mehrheit der Grünen lehnt die Luftseilbahn zum Zoo ab, eine Minderheit ist der Meinung, mit den Einschränkungen könne man aus diesem MIV-Projekt doch noch ein ÖV-Projekt machen. Die Erschliessung des Zoos via Bahnhof Stettbach ist nur für den Osten des Kantons interessant. Viel interessanter wäre diese Erschliessung aber via Autobahnausfahrt Dübendorf. Die Parkplätze sind laut Zoo-Direktor im Gewerbegebiet von Stettbach bereits vorhanden. Schon heute ist der MIV-Anteil bei den Zoo-Besuchern viel zu hoch. Es ist mehr als offensichtlich, dass so der Zoo diesen Anteil weiter erhöhen will, weil er in der Stadt Zürich keine weiteren Parkplätze mehr realisieren kann. Eine saubere und klare ÖV-Anbindung ist die Tramverlängerung an den Eingang des Zoos. Auch die landschaftsschützerischen Anliegen sind hier zu berücksichtigen. Es ist sicher eine gute Sache, wenn man sich im Zoo für den Regenwald in Madagaskar einsetzt. Es ist auch schön und gut, wenn man sich für Walfische und Orang Utans einsetzt. Für viele ist das Schönste daran aber, dass dieser Einsatz dann Gebiete betrifft, welche weit weg sind und keinen Einsatz vor der eigenen Haustür benötigen.

Wir setzen uns aber auch für unsere Naherholungsgebiete ein und dafür, dass mit einer Reduktion des CO₂-Ausstosses den Eisbären in der Arktis nicht das Eis unter dem Hintern wegschmilzt.

Heinz Jauch (EVP, Dübendorf): Zwei, drei Vorbemerkungen: Der Zürcher Zoo hat in unserer Bevölkerung und weit über den Kanton Zürich hinaus richtigerweise einen hohen Stellenwert. Auch meine Familie und meine Enkel sind regelmässige Besucher im Zürcher Zoo.

Bemerkenswert ist wie gehört die Tatsache, dass im regierungsrätlichen Antrag zur Revision des Verkehrsrichtplans kein Eintrag für eine Luftseilbahn Stettbach enthalten war. Dieser ist erst nach intensivem Lobbyieren des Zürcher Stadtrates und des Zoos in den Kommissionsberatungen aufgenommen worden. Ebenfalls bemerkenswert ist, obwohl Objekt 10 unter dem Abschnitt «öffentlicher Personenverkehr» aufgeführt ist, meines Wissens der ZVV das Vorhaben Seilbahn nicht im Angebot haben will. Es kann nicht angehen, dass der Stadtrat Zürich versucht, die Verkehrsprobleme und namentlich die Parkplatzprobleme beim Zoo zu uns nach Stettbach abzuschieben. Der Zoo sammelte während dreier Monate Unterschriften für eine Petition für die Seilbahn. Für einen Schoggiriegel wurden Unterschriften gesammelt. Mehr als 20'000 Unterschriften von Zoobesuchern aus der ganzen Schweiz kamen so zusammen. Der Dorfverein Stettbach sammelte auch an zwei oder drei Wochenenden immerhin 800 Unterschriften in den betroffenen Quartieren, notabene ohne Abgabe von Schoggiriegeln. In den vergangenen Ratssitzungen wurde von verschiedener Seite immer wieder der Hinweis gemacht, dass es sich lediglich um einen Strich in der Karte handeln würde. Ich bin gespannt, ob das bei diesem Planeintrag auch der Fall sein wird. Genau an diesem Beispiel kann klargemacht werden, welche Folgen auch ein Richtplaneintrag haben kann. Wenn der Kantonsrat dem Mehrheitsantrag der Kommission folgt und den Eintrag beschliesst und der revidierte Verkehrsrichtplan rechtskräftig wird, dann wird der Zürcher Zoo an die Realisierung der Seilbahn gehen. Es wird wohl eine Finanzierungs- und Betriebsgesellschaft gegründet. Die ganze Sache ist der Politik entzogen. Den Direktbetroffenen bleiben nur noch Rechtsmittel in allfälligen Plangenehmigungsverfahren und im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

Aus welchen Gründen wehren sich nun die Direktbetroffenen und die Exekutivbehörde von Dübendorf gegen diese Seilbahn? Eine Seilbahn tönt ganz gut. Wenn man aber näher hinsieht, dann zeigen sich ganz wesentliche und kritische Punkte. Wer meint, dass dann der überwiegende Teil von Zoobesuchern aus dem nördlichen und östlichen Teil mit dem ÖV zum Bahnhof Stettbach fahren und dann die Seilbahn benutzen wird, der ist blauäugig. Ein Zoobesuch für eine vierköpfige Familie ist nur schon von den Eintrittspreisen her ein recht kostspieliges Vergnügen. Wenn dann noch das Bahnbillett nach Stettbach und der Tarif für die Luftseilbahn dazukommen würden, dann wird es für viele Familien zu teuer. Einerseits sagen die Initianten, dass im Bereich Bahnhof Stettbach keine zusätzlichen Parkplätze angeboten

werden sollen. Andererseits schreiben sie aber dann in einem Bericht, dass je nach Parkplatzangebot die Situation sich verändere. So ist in dem erwähnten Bericht richtigerweise zu lesen, dass das dominierende Verkehrsmittel im Freizeitverkehr das Auto ist, insbesondere für Familien mit Kindern und ältere Leute. Genau das ist die Hauptkundschaft des Zoos.

Hellhörig werde ich, wenn ich feststellen muss, dass die Absicht besteht, dass folgende «flankierende Massnahmen zu prüfen seien, damit die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten der Seilbahn beeinflusst werden kann respektive Parkraumbewirtschaftung, insbesondere im Bereich Zoo, Verkehrsberuhigung im Raum Zoo, attraktives Parkierungsangebot für MIV-Umsteiger in Stettbach, Förderung im Bereich Tourismus, Wandern, Mountainbike.» Das ganze betroffene Einzugsgebiet der Luftseilbahn... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Sie werden sich vielleicht etwas wundern, obwohl es um öffentlichen Verkehr geht, stimmen die Grünliberalen dem Minderheitsantrag zu respektive lehnen die Zoobahn mit Vehemenz ab.

Der Gründe dafür gibt es fast unendlich viele. Trotzdem halte ich mich wie bei den vorherigen Minderheitsanträgen kurz. Der Zoo macht seit Monaten gross Werbung für seine neue Seilbahn. Ab und zu habe ich mir gedacht, so leicht möchte ich auch einmal für eine Petition Unterschriften sammeln. Welche Zoobesucherin unterschreibt so ein auf den ersten Blick sympathisches Anliegen nicht? In Dübendorf unten, probeweise alles verparkiert mit Autos, wäre es eventuell etwas schwieriger geworden. Kurz gesagt, die Seilbahn zum Zoo braucht es nicht, weil gar keine Nachfrage danach besteht. Der Zoo ist bereits heute und wird es mit der Tramverlängerung noch viel besser und optimaler an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Er ist von der Stadt schnell, einfach und bequem erreichbar. Von Stettbach fährt bereits heute mindestens alle 30 Minuten ein Bus am Wochenende direkt zum Zoo. Haben Sie das gewusst? Viele wissen das nicht. Der Bus fährt nämlich meistens leer.

Bevor ich nach Dübendorf runtergehe: Alle reden ständig von der Volksgesundheit. Wie wäre es denn mit ein paar Metern laufen, vor allem am Wochenende? Können wir das heute nicht mehr?

Jetzt hinunter nach Dübendorf: Es ist auch hier eine grosse Illusion im Spiel; die Illusion zu glauben, die Zoobesucher kämen dann mit der S-Bahn nach Stettbach und stiegen dort um auf die Seilbahn. Das Ge-

genteil wird der Fall sein. Mindestens 80 Prozent werden mit dem Auto nach Stettbach fahren, dort in den Quartieren Parkplätze suchen, die Quartierstrassen verstopfen und dann mit der Seilbahn hoch zum Zoo fahren. Wir schaffen mit der Bahn also in den bereits mit Südanflügen stark belasteten Quartieren massive Verkehrsprobleme. Wenn Sie jetzt sagen, aber das öffentliche Verkehrsticket sei dann im Zoopreis inbegriffen, dann muss ich Sie enttäuschen. Solange ein Liter Benzin nicht mindestens drei bis vier Franken kostet, ist das irrelevant für eine Familie. Wenn Sie das mit erfolgreichen Konzerten vergleichen, wo dieses Konzept funktioniert hat – wir haben das letztes Jahr in Dübendorf gesehen –, wäre es schön, wenn es funktionieren würde. Aber diese Konzerte waren Einzelanlässe und sind nicht für junge Familien geeignet. Der Zoo zieht ein anderes Publikum an. Er bietet ein ständig verfügbares Angebot an, nichts «Aussergewöhnliches», das Sie so speziell bewerben können.

Fast zum Schluss muss ich nochmals auf meine Naherholungsgebiete zurückkommen. Auch hier wird mit der Seilbahn eines der letzten Natur- und Erholungsgebiete zwischen Dübendorf und Zürich zerschnitten. Muss das wirklich sein? Wir Grünliberalen finden Nein.

Also, verzichten wir auf diese Seilbahn, sparen viel Geld, nutzen die absolut genügende bestehende Infrastruktur, gehen ein paar Schritte zu Fuss, verlängern das Tram, erhalten ein Naherholungsgebiet für uns, schützen die Anwohner in Stettbach und führen das ZVV-Zooticket auch ohne Seilbahn ein, dann sind alle Beteiligten restlos glücklich und können wunderbare Stunden bei glücklichen Tieren im Zoo geniessen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Nach dem medialen Auftritt des Zoo-Direktors am 22. Januar 2007 und der Aussage, der Zoo Zürich wünsche nur eine Bewilligung vom Kanton, ist Folgendes festzuhalten: Der Bundesrat hat das neue Seilbahngesetz auf den 1. Januar 2007 in Kraft gesetzt und gleichzeitig eine neue Seilbahnverordnung erlassen. Neu werden Plangenehmigung, Konzession und Baubewilligung am Ende eines einheitlichen Verfahrens gemeinsam erteilt. Das Bundesamt für Verkehr BAV ist zuständig für gewerbmässig betriebene Seilbahnen, die für den Transport von mehr als acht Personen je Fahrtrichtung zugelassen sind. Damit entfällt in diesem Bereich die bisherige Aufteilung nach grossen – Zuständigkeit Bund – und kleinen – Zuständigkeit Kanton – Anlagen. Mit der Einheitsbewilligung wird maximale Konzentration angestrebt: ein Projekt, ein Verfahren, ein Ent-

scheid, ein Rechtsweg. Bei UVP-pflichtigen (*Umweltverträglichkeitsprüfung*) Projekten wird die UVP im Rahmen dieses Verfahrens durchgeführt. Angesichts des Sachverhalts, dass es sich bei der gewerbemässigen Personenbeförderung um ein direktes rechtliches Bundesmonopol handelt und das Konzessionsverfahren bisher faktisch die Funktion eines Leitverfahrens erfüllte, wird für die Ausgestaltung der Einheitsbewilligung im Seilbahnbereich das Modell der Konzession mit integrierter Plangenehmigung und Baubewilligung gewählt. Weitere kantonale und kommunale Bewilligungen sind nicht erforderlich. Im Grundsatz erfasst der Entscheid die Konzession, die Baubewilligung und Plangenehmigung. Der Bund hält fest: Der Seilbahnstandort Schweiz ist weitgehend erschlossen. Die zuständige Behörde ist für die Erteilung einer Einheitsbewilligung das Bundesamt für Verkehr. Damit eröffnet sich für alle Bewilligungen ein einheitlicher, zweistufiger Rechtsweg an die Rekurskommission REKO als erste Instanz und an das Bundesgericht als zweite Instanz.

Abschliessend: Ein Eintrag im Richtplan ist somit nicht nötig und höchstens wünschbar. Der Verzicht auf diesen Eintrag ist darum angebracht. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen. Verzichten Sie auf den Seilbahneintrag!

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: In zehn Minuten sollten wir Feierabend machen. Es sind aber noch sechs Rednerinnen und Redner auf der Liste. Ich denke, wir ziehen das noch durch. Bitte reissen Sie sich zusammen und halten Sie sich kurz.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Es ist gut, dass ich gleich die Erste bin, die sich kurz halten muss.

Ich sehe diese Frage nicht so verbiestert wie mein Kollege Robert Brunner. Ich bin ein «Seilbähnli-Fan». Darum will ich diesen Eintrag auch sehen.

Diese Seilbahn macht keinen Lärm, und sie stinkt nicht. Sie zerschneidet keine Landschaft, wie das Thomas Maier erzählt hat. Er kann darunter durchgehen. Eine Seilbahn fliegt nämlich über die Landschaft. Da irrt er sich, und das ist schade.

Wenn gejammert wird, dass zu wenige Leute mit dem ÖV in den Zoo kommen, dann muss ich Ihnen sagen, dass ich das auch bestätigen kann. Dann müssen wir aber die Gelegenheit schaffen, dass auch die Winterthurer- und die Sankt-Galler-Seite die Möglichkeit hat, mit der

Seilbahn zu kommen. Das schaffen wir hier in einem bestimmten Mass. Die Anbindung an den ZVV ist für mich auch ein Muss. Es ist natürlich nicht so, dass es nur für Konzerte möglich ist, ein Billett zu kaufen. Es ist auch für Museen möglich, und das wohl ständig. Die Parkplatzfrage muss beantwortet werden. Wir müssen mit flankierenden Massnahmen dafür sorgen, dass keine neuen Parkplätze in Stettbach entstehen. Da bin ich auch der Meinung. Das kann man aber auch tun. Zur Frage des Trams: Man kann doch sowohl als auch sein. Ich bin für die Seilbahn Stettbach, und ich bin für die Tramverlängerung bis zum Eingang des Zoos. Dann haben wir eine sinnvolle Anbindung an den ÖV.

Bitte stimmen Sie für die Bahn.

Ordnungsantrag

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Nachdem wir ziemlich viele Argumente gehört haben und gehört haben, dass noch fünf Redner auf der Liste sind, mache ich Ihnen beliebt, die *Rednerliste zu schliessen*, um den Präsidenten zu unterstützen, dass er um fast halb sechs Uhr fertig ist.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wird diesem Ordnungsantrag opponiert? Das ist nicht der Fall. Die Rednerliste ist geschlossen.

Roland Munz (SP, Zürich): Im Unterschied zu MIV- und Parkplatz-Fundis denken wir, dass es sich lohnt, die ideologischen oder anderen Scheuklappen abzulegen. Aus der Richtung Glatttal besteht keine gute, direkte Verbindung mit irgendeinem öffentlichen Verkehrsmittel zur publikumsintensiven Einrichtung Zoo. Ich selber wohne eigentlich in Nachbarschaft zum Zoo. Dazwischen liegen bloss ein Wald und etliche Höhenmeter. Es ist für uns nicht attraktiv, den Berg hochzuwandern für einen Zoobesuch. Um den Zoo aus Norden mit dem ÖV anzufahren, sind wir und andere Bewohnende des Glatttals zu einer schönen Zürcher Stadtrundfahrt gezwungen, oder wir können zum Bahnhof Stettbach gehen und bis zu 30 Minuten Wartezeit auf einen Bus in Kauf nehmen. Das ist nicht das, was man eine attraktive ÖV-Erschliessung nennt.

Eine Seilbahn kann diese Lücke im Angebot schliessen. Wir stellen auch fest, dass wir hier nicht über ein Projekt zu befinden haben. Das vom Zoo überall herumgezeigte Projekt halten wir so auch für nicht

besonders gut. Weder heissen wir ein Projekt gut, das einen Pfeiler in ein Naturschutzgebiet stellt noch erachten wir die Linienführung als besonders gelungen. Aus diesem Grund haben wir auch im Richtplan eintrag, wie er uns vorliegt, festgeschrieben, es müssten Alternativen geprüft werden. Es ist ganz deutlich festzustellen, dass damit nicht Alternativen nur zur Seillinienführung gemeint sind, sondern dass als Alternativen der direkten ÖV-Verbindungen eben nicht Luftseilbahnen zu evaluieren sind. Wenn sich dereinst zeigen sollte, dass die Luftseilbahn die umwelt- und landschaftsschutzmässig beste Lösung ist, dann ist uns dies recht. Wenn nicht, dann würde das Objekt auch nicht gebaut werden können, denn darin genau liegt der Sinn zur Pflicht zur Prüfung von Alternativen. Mit dem von den Kommissionen überarbeiteten Eintrag ist auch die Pflicht auferlegt, es müssten sowohl das Verkehrsregime wie auch die Parkierungsfrage anwohnerverträglich gelöst werden. Nur wenn diese Lösung präsentiert ist, und nur wenn sie für die Anwohnenden verträglich ist, darf eine Seilbahn oder eben eine Alternative dazu den Betrieb aufnehmen. All diese Auflagen müssen dannzumal in einem konkreten Projekt erfüllt werden. Wenn Parkierungs- und Verkehrsbelastung für die Bevölkerung gut gelöst werden, wenn Umweltschutz- und Landschaftsschutz-Normen erfüllt werden, wenn Alternativen geprüft und die Seilbahn immer noch die beste Lösung ist, dann sehen wir nicht mehr, dass man gegen ein solches Projekt sein könnte. Indem wir die Beschwerderechte wertschätzen und die Rahmenbedingungen für die Seilbahn so im Richtplan klar festlegen, schaffen wir die Bedingungen, dass die Seilbahn entweder für Umwelt und Anwohnende verträglich ist oder dass sie dann nicht bewilligungsfähig würde. Wenn wir Verkehr vom MIV auf den ÖV umlagern wollen, dann müssen wir auch dafür sorgen, dass das Angebot stimmt. Also braucht es nicht nur eine Tramverlängerung bis zum Zoo-Eingang zum Verbessern der Erschliessung aus Süden, es braucht auch eine direkte, attraktive ÖV-Erschliessung aus Norden.

Das Verkehrsproblem droht im Übrigen nicht wirklich ernsthaft seitens der Seilbahn. Ein solches Verkehrsproblem ist absehbar, wenn mit der verlängerten Glatttalstrasse eine Parallelroute zur Autobahn erstellt wird und wenn einst Stadt- oder Seetunnel im Neuguet abgeschlossen werden und den Verkehr über die Region ergiessen. Mehrverkehr erlebt die Region auch aus Mangel an Abstimmung von Siedlung und Verkehr. So bestehen heute im Raum Stettbach eine schöne Anzahl Parkhäuser bei neu erstellten Dienstleistungs- und Gewerbezentren. Allein nach Eröffnung des neuen Helsana-Hauptsitzes ist die

Anzahl Durchfahrten unter der Woche auf der Dübendorfstrasse bei Stettbach von knapp 600 auf über 700 in den Morgen-, Mittags- und Abendstunden angewachsen.

Dem Schattenboxen gegen die Seilbahn aber wollen wir uns nicht anschliessen. Es handelt sich hier auch nicht nur um einen Strich ohne tiefere Bedeutung. Diesem Strich oder richtiger der Linie haben wir festgeschriebene Anforderungen an Anwohnerschutz und der Pflicht, Alternativen zu suchen, zur Seite gestellt. So kann die SP dem Richtplaneintrag zur Seilbahn zustimmen, also den Minderheitsantrag ablehnen. Ich bitte Sie alle, ein Gleiches zu tun.

Regine Sauter (FDP, Zürich): Die FDP-Fraktion wird diesem Eintrag zustimmen und damit den Minderheitsantrag ablehnen.

Wir sind der Überzeugung, dass mit dieser Seilbahn der Zoo nachhaltig und ökologisch sinnvoll an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden kann. Erstaunt bin ich indessen, dass die SVP diesen Eintrag ablehnt, zumal es sich um ein Projekt handelt, das rein auf privater Initiative beruht und für einmal nicht nach der öffentlichen Hand für die Finanzierung gerufen wird.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Ich habe den Bericht, das Vorprojekt zu dieser Seilbahn intensiv studiert und möchte die Argumente nicht wiederholen, die schon gefallen sind. Ich habe zwei Stellen, die ich gern zitieren möchte. Zuerst wird das Natur- und Landschaftsschutzgebiet Sagentobel über alles gelobt. Dann steht aber weiter: «Ob die Bahn als Bereicherung oder als Störung empfunden wird, ist subjektiv und kann nicht beurteilt werden.» Dann geht es weiter: «Im Landschaftsraum Sagentobel–Lindenzelg–Zoo wird die Bahn von einem Mast sechs bis zur Masoalahalle als ein die Landschaft prägendes Element wahrgenommen.» Hier liegt die Linienführung der Seilbahn über oder in der Nähe des Wanderwegs. Da mit der Zoo-Erweiterung in der Holzweise markante Veränderungen dieser Landschaftsräume anstehen, kann die Bahn dazu beitragen, den Wanderer auf den nahen Zoo und die Naturerholungsgebiete einzustimmen. Das finde ich etwas pervers. Ich werde diese Angelegenheit sicher nicht unterstützen.

Andrea Kennel Schnider (SP, Dübendorf): Das meiste ist schon gesagt. Im Jahr 2010 wird die Glattalbahn nach Stettbach fahren, und eine ÖV-Verbindung von Stettbach zum Zoo wird interessanter und wichtiger. Die Seilbahn, wie sie jetzt geplant ist, ist sicher nicht das Gelbe vom Ei. Wichtig im Richtplaneintrag ist, dass auch Alternativen von direkten ÖV-Verbindungen geprüft werden müssen. Wer weiss, vielleicht fährt am Schluss ein Bus, der als Kamel angemalt ist, direkt von Stettbach zum Zoo, so wie sich das Seilbahngegner beispielsweise wünschen. Oder es wird eine «Porta Zoologica» gebaut, die direkt vom Tunnel von der S-Bahn hinaufführt. Es gäbe viele Ideen.

Wichtig ist eine direkte ÖV-Verbindung auch von dieser Seite zum Zoo, dass der Zoo von beiden Seiten erschlossen ist.

Heinz Jauch (EVP, Dübendorf), spricht zum zweiten Mal: Wenn vor etwa einer Stunde Trameinträge im kantonalen Verkehrsrichtplan in Frage gestellt worden sind, dann frage ich mich schon, was denn ein privates Vorhaben – um das handelt es sich – in einem kantonalen Richtplan zu suchen hat. Richard Hirt hat es gesagt. Ich kann mir schönere landschaftsprägende Elemente vorstellen als Seilbahnmasten in einem so wichtigen Landschaftsschutzgebiet. Eine Alternative gibt es bereits. Ich zweifle daran, wenn der Eintrag im Verkehrsrichtplan erfolgt, dass noch ernsthaft nach Alternativen gesucht wird. Man kann den Fussbetrieb noch wesentlich attraktiver gestalten mit einem Shuttle bis zum Eingang des Zoos. Dort hat man vor einem Jahr eine extra Haltestelle geschaffen. In fünf Minuten Fussdistanz sind Sie bei der Masoalhalle.

Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Regierungsrätin Ursula Gut: Der Zoo Zürich hat über 1,5 Millionen Besucher pro Jahr und ist sowohl touristischer Attraktionspunkt wie auch als Element für Bildung und Erziehung wichtig. Die geplante Luftseilbahn entspricht einem Bedürfnis des Zoos und wird auch von der Stadt Zürich unterstützt. Sie verläuft durch ein naturnahes, viel besuchtes Naherholungsgebiet. Der Eingliederung in die Landschaft des Objekts ist daher im Sinne der Leitlinie drei höchste Priorität einzuräumen und Möglichkeiten für eine alternative, direkte ÖV-Verbindung sind zu prüfen. Bei einem Verzicht auf einen Richtplaneintrag würde einer solchen Prüfung eine Absage erteilt.

Ich stelle Ihnen den Antrag, den Minderheitsantrag abzuweisen.

13786

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 52 Stimmen, den Minderheitsantrag 153 abzulehnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Minderheitsantrag 202 ist zurückgezogen.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Reduktion und Limitierung der Grundbuchgebühren**
Parlamentarische Initiative *Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)*
- **Führung der A98 auf deutschem Gebiet, z. B. durch das Wutachtal**
Anfrage *Anita Simioni-Dahm (FDP, Andelfingen)*

Schluss der Sitzung: 17.40 Uhr

Zürich, 29. Januar 2007

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

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