


**105. Sitzung, Montag, 29. Mai 2017, 8.15 Uhr**

Vorsitz: Karin Egli (SVP, Elgg)

**Verhandlungsgegenstände**
**1. Mitteilungen**

- Antworten auf Anfragen ..... Seite 6828
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme ..... Seite 6829

**2. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Staat und Gemeinden**

für den aus der Kommission ausgetretenen Martin Zuber, Waltalingen

KR-Nr. 130/2017 ..... Seite 6829

**3. Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung der Abrechnung des Rahmenkredits 2010–2013 für Subventionen gestützt auf § 16 des Energiegesetzes**

(schriftliches Verfahren)

Antrag des Regierungsrates vom 30. November 2016 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 28. März 2017

Vorlage 5321a ..... Seite 6830

**4. Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4 Verkehr, Lückenschliessung Oberlandautobahn)**

Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2015 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 29. November 2016

Vorlage 5179c ..... Seite 6831

## **5. Bewilligung eines Objektkredits für den Ausbau der Schaffhauserstrasse in Bülach und Glattfelden (Hardwald)**

(Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 22. Juni 2016 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 10. Januar 2017

Vorlage 5288a..... Seite 6864

## **6. Bewilligung eines Objektkredites für den Neubau eines Kreisels und die Redimensionierung der 634 Feldstrasse in Urdorf**

(Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 22. Juni 2016 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 31. Januar 2017

Vorlage 5287a..... Seite 6881

### **Verschiedenes**

- Rücktrittserklärung
- Rücktritt aus der Aufsichtskommission Bildung und Gesundheit von Ulrich Pfister, Egg.... Seite 6893
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 6893

### **Geschäftsordnung**

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

### **1. Mitteilungen**

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

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sieben Anfragen gestellt:

- KR-Nr. 64/2017, Finanzierung einer politischen Kampagne durch die ZKB

*Orlando Wyss (SVP, Dübendorf)*

- KR-Nr. 65/2017, Beförderungsanlagen in kantonalen Liegenschaften  
*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)*
- KR-Nr. 66/2017, Regulierung der Beförderungsanlagen im Kanton Zürich  
*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)*
- KR-Nr. 68/2017, Verzögerung Engpassbeseitigung A4 Kleinandelfingen – Verzweigung Winterthur Nord durch den Kanton Zürich  
*Christian Müller (FDP, Steinmaur)*
- KR-Nr. 70/2017, Nachhaltigkeit der obligatorischen Pensionskassengelder  
*Jonas Erni (SP, Wädenswil)*
- KR-Nr. 72/2017, Südstarts / SIL  
*Jonas Erni (SP, Wädenswil)*
- KR-Nr. 108/2017, Islamische Propagandaveranstaltung in Zürich  
*Hans Egli (EDU, Steinmaur)*

### ***Ratsprotokoll zur Einsichtnahme***

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 104. Sitzung vom 22. Mai 2017, 8.15 Uhr

### **2. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Staat und Gemeinden**

für den aus der Kommission ausgetretenen Martin Zuber, Waltalingen

KR-Nr. 130/2017

*Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau):* Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

*Tumasch Mischol, SVP, Hombrechtikon.*

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements, Tumasch Mischol als Mitglied der Kommission für Staat und Gemeinden für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl und wünsche ihm Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung der Abrechnung des Rahmenkredits 2010–2013 für Subventionen gestützt auf § 16 des Energiegesetzes**

(schriftliches Verfahren)

Antrag des Regierungsrates vom 30. November 2016 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 28. März 2017

Vorlage 5321a

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Wir haben schriftliches Verfahren beschlossen. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt Ihnen, den Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung der Abrechnung des Rahmenkredits 2010 bis 2013 für Subventionen gestützt auf Paragraf 16 des Energiegesetzes zu genehmigen.

Es gingen innert Frist keine anderslautenden Anträge ein. Ich stelle somit fest, dass Sie dem Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt zugestimmt haben.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4 Verkehr, Lückenschliessung Oberlandautobahn)**

Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2015 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 29. November 2016

Vorlage 5179c

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Die Oberlandautobahn hat bereits Generationen von Zürcher Politikern beschäftigt. Man konnte in den Zeitungen lesen, dass sich dies nun schon seit 50 Jahren in der Planung befinde. Eigentlich war die Mehrheit dieses Rates der Meinung, dass dieses Thema für den Kantonsrat erledigt wäre. Die Minderheit allerdings meinte, dass der vorhandene Richtplaneintrag dem Moorschutz widerspreche. Und letztlich hat sich gezeigt: Die damalige Minderheit bei der Gesamtrichtplanrevision hat recht behalten und auf der juristischen Bühne wurde entschieden, dass diese Linienführung so nicht umsetzbar ist.

Nun zu dieser Vorlage: Die KEVU hat am 27. Oktober 2015 mit der Beratung begonnen. Mit dem Beschluss vom 29. November 2016 – das ist nun genau ein halbes Jahr her – beantragt Ihnen die KEVU, die neue Variante der Oberlandautobahn in den Richtplan mit den vorgeschlagenen Mehrheitsanträgen einzutragen. Entsprechend beantragt Sie Ihnen Eintreten, um den jetzigen Richtplaneintrag zu ändern.

Die im kantonalen Richtplan vom 26. März 2007 vorgeschlagene Linienführung der Oberlandautobahn hat sich, wie erwähnt, als nicht realisierbar erweisen. Das Bundesgericht hat mit seinem Urteil vom 12. Juni 2012 festgestellt, dass das Projekt in seinem östlichen Abschnitt gegen den Moorlandschaftsschutz verstösst. Aufgrund dieser neuen Ausgangslage wurden in einer Variantenstudie die Zweckmässigkeit und Bewilligungsfähigkeit von verschiedenen Linienführungen für die Verbindung zwischen Uster-Ost und dem Kreisel Betzholz geprüft. An den Arbeiten war neben den kantonalen Stellen auch das Bundesamt für Strassen (*ASTRA*) beteiligt. Die betroffenen Gemeinden und die Region Zürcher Oberland wurden jeweils über die Zwischenergebnisse orientiert.

Die neue Linienführung folgt zwischen Uster-Ost und dem geplanten Ausbau Wetzikon-West dem bisherigen Richtplaneintrag. Die Fortsetzung ab Wetzikon-West bis zur Einmündung in die Forchstrasse verläuft weitgehend unterirdisch. Ein kurzer oberirdischer Abschnitt ist

lediglich im Bereich der Querung des Gossauerbachs erforderlich. Die Autobahn wird im betreffenden Abschnitt so gelegt, dass sie vom Siedlungsgebiet her nicht einsehbar ist. Beim Anschluss Ottikon mündet die neue Strasse in die bestehende Forchstrasse ein. Die Forchstrasse ist bis zum Kreisel Betzholz so weit auszubauen, dass sie die Anforderungen an eine Nationalstrasse erfüllt.

Der neue Richtplaneintrag, Objekt Nr. 2, ersetzt die bisher vorgesehene Linienführung der Oberlandautobahn. Der nördliche Teil des Kreisels Betzholz kann aufgehoben werden. Bestandteil des Richtplaneintrags ist auch die Abklassierung der entlasteten Hauptverkehrsstrassen im Raum Wetzikon.

Die KEVU hat folgende Parteien angehört: Einerseits das ASTRA, das Bundesamt für Strassen, welches das Projekt übernehmen und letztendlich umsetzen und realisieren wird. Mit dem Ja zum NAF (*Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds*) ist nun auch das Geld für die Realisierung beschlossen und der Netzbeschluss tritt in Kraft. Wir haben weiter die Verbände ACS (*Automobil-Club der Schweiz*), TCS (*Touring-Club der Schweiz*), VCS (*Verkehrs-Club der Schweiz*) und den Gewerbeverband angehört. Diese haben uns gesagt, dass sie diesen Lückenschluss als sehr wichtig empfinden – oder eben auch nicht.

Weiter haben wir den Verein Zusammenschluss Oberlandstrasse angehört. Dieser hat betont, dass für ihn die Notwendigkeit der Oberlandautobahn sehr stark gegeben ist. Er hat uns auch die Historie der Oberlandautobahn aufgezeigt, respektive die Pläne, die man schon mal gehabt hat. Man hat dort erfahren, dass der Kanton Zürich tatsächlich schon eine kleinere Weile an diesem Projekt ist. Weiter haben wir den Verband Pro Natura angehört. Dieser hat uns auf Problematik mit dem Amphibienlaichgebiet am Isert Weiher hingewiesen. Die Regionale Planungsgruppe Zürcher Oberland und die Gemeinde Gossau wurden weiter auch angehört. Grundsätzlich sind diese für die Oberlandautobahn. Insbesondere wurden aber von Gossau Bedenken wegen der landschaftverträglichen Einbettung geäußert. Gossau ist besonders betroffen, da der Teil auf ihrem Gemeindegebiet teilweise oberirdisch ist. Gossau hat den Vorschlag gemacht, dass die ganze Strecke unterirdisch geführt werden soll. Dies ist aber nicht realisierbar. Dies geht nicht, da der Bach nicht gedünkt werden darf und das Grundwasser eben auch nicht tangiert werden kann.

Weiter hat die KEVU detailliert Verkehrsprognosen angeschaut, um zu schauen, was der Einfluss der Oberlandautobahn auf die zukünftigen Verkehrsflüsse ist. Für die Mehrheit war es ein klarer Beleg, dass

die Notwendigkeit und die Nützlichkeit der Oberlandautobahn gegeben sind. Für die Minderheit war es ein ebenso klarer Beleg, dass die Oberlandautobahn eigentlich eine Umfahrung Wetzikons ist, die es gar nicht braucht.

Was wurde nun von der KEVU geändert? Sämtliche Änderungen sind unbestritten und einstimmig. Das Anliegen von Pro Natura und der Gemeinde Gossau wurde jeweils aufgenommen. Es gibt deshalb zwei einstimmig angenommene Mehrheitsanträge für die Umwelt- und Siedlungsverträglichkeit. Festgehalten werden zuhanden der projektierenden Bundesstellen, dass einerseits darauf zu achten ist, dass die landschafts- und siedlungsverträgliche Einbettung insbesondere im Bereich der Tunnelportale gegeben ist – dies ist wichtig für die Gemeinde Gossau – und weiter, dass im Bereich Isert Weiher die Koordination mit dem Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung beachtet wird.

Für die Mehrheit der Kommission ist diese Lückenschliessung im Nationalstrassennetz nach der langen Vorgeschichte seit langem überfällig. Die Gemeinden der Region sollen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Durch die grösstenteils unterirdische Linienführung werden die sensible Landschaft und das Siedlungsgebiet kaum tangiert.

Die Minderheit lehnt den Richtplaneintrag aus folgenden Gründen ab: Sie erkennt zum einen keine Lücke im Strassennetz und möchte das entsprechend auch im Titel der Vorlage so korrigieren. Dieser Minderheitsantrag wurde mit 10 zu 5 Stimmen abgelehnt. Vor allem aber stellt sie fest, dass 80 Prozent des Verkehrsaufkommens im Oberland hausgemacht sind. Die Oberlandautobahn wird nach Meinung der Minderheit einzig die Agglomeration Wetzikon besser für den motorisierten Individualverkehr erschliessen und die Attraktivität für den internationalen Transitverkehr steigern. Dies wird von der Minderheit abgelehnt.

Eine Bemerkung zum Schluss: Ob nun der Kantonsrat die neue Linienführung heute annehmen oder ablehnen wird, die Oberlandautobahn wird wohl weder heute noch morgen gebaut. Die optimistischsten Prognosen rechnen damit, dass mindestens zehn Jahre Realisierungszeit benötigt werden. Allerdings muss man annehmen, dass wohl vor 2035 kaum ein Auto über diese Linienführung der Oberlandautobahn fahren wird.

Die KEVU beantragt Ihnen, auf das Geschäft einzutreten und mit einem Stimmenverhältnis von 9 zu 6 den vorgelegten Richtplaneintrag vorzunehmen. Danke.

***Minderheitsantrag von Ruedi Lais, Felix Hoesch, Max Homberger, Rosmarie Joss und Barbara Schaffner:***

*Auf die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr, Lückenschliessung Oberlandautobahn) wird nicht eingetreten.*

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Wir wiederholen hier eine Debatte, die ich schon in den Jahren 2002 und 2003 zweimal überstehen musste. Schon damals glaubte eine Mehrheit im Kantonsrat daran, dass es nötig, sinnvoll und gut sei, das Autobahnnetz immer weiter bis in die Peripherie und in den alpinen Raum hinaus auszudehnen. Schon damals war diese Mehrheit gefangen in den falschen Erwartungen, dass mehr Strassenkapazität allein eine bessere Lebensqualität in den Zentren unserer Agglomerationsgemeinden bringt. Schon damals hatte die Mehrheit keine Vorstellungen und Vorschläge für die Zeit, für die Jahrzehnte, welche bis zur Realisierung dieses Strassenstücks dieser angeblichen Umfahrung verstreichen werden. Und schon damals widersprach der Ausbau des Autobahnnetzes im Kanton Zürich den Grundsätzen unserer Richtplanung, nämlich der Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV und den Veloverkehr, der nachhaltigen Siedlungsentwicklung und dem schonenden Umgang mit unseren landschaftlichen Ressourcen. Eine gewisse historische Kontinuität kann dieser verkehrspolitischen Dummheit namens «Oberlandautobahn» also nicht abgesprochen werden.

Es gibt aber auch Unterschiede zur damaligen Vorlage. Die neue Vorlage nimmt Kenntnis vom Moorschutzartikel, Artikel 78 Absatz 5 der Bundesverfassung. Der war allerdings 2002 auch schon 15 Jahre in Kraft gewesen. Deshalb, wegen dieses Moorschutzartikels, stellt das jetzige Projekt ein noch unterirdischeres Projekt dar als das damalige. Die Autobahn schliesst nicht an den Kreisel Betzholz an, sondern an die Forchstrasse. Und es ist nun auch klar, dass es eine Nationalstrasse bringen soll, welche uns der Bund als Geschenk in die Landschaft legt.

Die Änderungen der KEVU am Richtplantext zeugen vom schlechten Gewissen der KEVU-Mehrheit. Diese Änderungen täuschen aber auch die besorgten Anwohner. Die sogenannt schonende Linienführung im Bericht Grüt-Gossau tönt gut, aber der Kommission ist von der Baudirektion schonungslos offengelegt worden, dass eine Tieferlegung der Autobahn an dieser Stelle wegen des gut untersuchten Grundwasserstroms nicht bewilligungsfähig ist. Diese Täuschung spricht nicht für die Vorlage.

Richtigerweise – ich präzisiere: in der Logik des möglichst flüssigen Autoverkehrs richtigerweise – soll die Oberlandautobahn erst gebaut werden, wenn die Nationalstrassen im Ziel aller Autofahrerträume, nämlich im mittleren Glatttal zwischen Brüttseller Kreuz, Aubrugg und Flughafen, genügend ausgebaut sind. Diesen Träumen dienen ja zwei weitere Teilvorlagen dieser Richtplanrevision. Erst dann wird die neue Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Raum Linthebene und der Flughafenregion genügend attraktiv sein, um aus diesem Raum wie auch dem Kanton Glarus und der Walenseeregion eine Pendlerregion mit den entsprechenden Gewinnen für Immobilienbranche machen zu können. Erst dann wird zusammen mit dem Autobahnbau zwischen Bülach und Schaffhausen – darüber reden wir ja heute auch noch – eine echte Alternative durch den Kanton Zürich für den Schwerverkehr bereitstehen, wenn die Gotthardstrecke nicht verfügbar ist. Die SP-Fraktion will keine neuen Achsen für den MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) eröffnen. Wir haben die Wirkung Hunderter von sogenannten Umfahrungsstrassen in der Schweiz zur Kenntnis genommen. Ohne ganz scharfe Beruhigungsmassnahmen in den Ortskernen und ohne eine harte Beschränkung des Siedlungsgebietes sind sie schädlich für eine gedeihliche Entwicklung der Agglomerationsgemeinden. Ortskerne mit über 10'000 Durchfahrten pro Tag sind auch nach dem Bau von Umfahrungen üblich. In Unterwetzikon sind gemäss dieser Vorlage sogar noch viel mehr zu erwarten. Solche Ortskerne bleiben zerteilt, sind für die Stadtentwicklung einstweilen verloren.

Eine der Neuerungen dieser Vorlage ist der Anschluss Ottikon. Je nach seiner Ausgestaltung lenkt er den Verkehr aus dem südlich angrenzenden Pendlergebiet und aus Gossau auf die Oberlandautobahn. Oder er macht die Forchstrasse und ihre nordöstlich wegführenden Kantonsstrassen durch Egg und Fällanden als Zufahrt zur Flughafenregion zusätzlich attraktiv. Ein Vollanschluss in Ottikon sollte deshalb nicht infrage kommen.

Zusammengefasst: Wir halten dieses Projekt für einen Auswuchs vergangener Verkehrspolitik, die leider wieder im Aufschwung ist. Wir hoffen auf die Finanzknappheit des Bundes und auf die Einsicht zukünftiger Generationen und treten auf diese Vorlage nicht ein.

*Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon):* Sie alle kennen bestimmte Literaturklassiker wie «Die unendliche Geschichte» (von Michael Ende). Den gleichen Titel hätte man auch für das vorliegende Geschäft verwenden können. Die Lückenschliessung der Oberlandautobahn

zwischen dem Anschluss Uster-Ost und dem Betzholz-Kreisel Hinwil ist seit Jahrzehnten ein Thema. Das Vorhaben war Grund verschiedener hitziger Richtplandebatten und die Gerichte setzten sich bis zur höchsten Instanz damit auseinander. Es scheint, als ob die Fertigstellung der Oberlandautobahn die Quadratur des Kreises ist. Es ist sowohl auf die Drumlinlandschaft als auch auf die Moorlebensräume Rücksicht zu nehmen. Gewässerschutzvorgaben sind einzuhalten und das Siedlungsgebiet soll möglichst nicht beeinträchtigt werden. Die nun grösstenteils unterirdische Linienführung wird die sensible Landschaft und das Siedlungsgebiet gerade auch im Raum Gossau kaum tangieren. Die Kommission hat den Richtplaneintrag dahingehend noch präzisiert, dass die Einbettung landschafts- und siedlungsverträglich erfolgt, insbesondere im Bereich der Tunnelportale. Und auch das Gebiet beim Isert Weiher, ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung, wird in der vorgesehenen Linienführung berücksichtigt.

Wir sind überzeugt, dass die vorliegende Lösung gut ist. Eine baldige Realisierung ist wichtig. Im Agglomerationsprogramm wird für das Zürcher Oberland zwischen 2010 und 2030 mit einer Zunahme der Arbeitsplätze von 15 Prozent gerechnet sowie einem Bevölkerungszuwachs in ähnlicher Höhe. Auch wenn Kapazitätserweiterungen im öffentlichen Verkehr, wie beispielsweise der unbestrittene Doppelspurausbau Uster–Aathal, unumgänglich sind, wird der motorisierte Individualverkehr der wichtigste Verkehrsträger im Zürcher Oberland bleiben. Die Lückenschliessung löst nicht nur ein lokales Verkehrsproblem, sondern entlastet auch die Gemeinden in der Region vom Durchgangsverkehr und schliesst die Achse zwischen dem Flughafen und dem Obersee.

Den letzten wichtigen Schritt entschied die Bevölkerung am 12. Februar 2017 deutlich an der Urne. Mit dem Ja zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds, NAF, wurde zum einen die neue Finanzierung geregelt, zum andern ist im NAF-Entscheid auch der Netzbeschluss enthalten, der letztlich auch die Fertigstellung der Oberlandautobahn vorsieht. Mit dem Richtplaneintrag werden wir heute einen weiteren Meilenstein für das bevölkerungsreiche und wirtschaftlich bedeutende Zürcher Oberland beschliessen. Die Bevölkerung wird vom Lärm und vom Durchgangsverkehr entlastet, und für das Gewerbe ist es wichtig, dass endlich die Zeit der schädlichen und kostenrelevanten Staus zu Ende geht.

Eingangs habe ich das Buch «Die unendliche Geschichte» erwähnt. Dieses Buch ist selbstredend nicht endlos, irgendwann kommt das letzte Kapitel und es kommen die letzten Seiten – die letzten Seiten, die notabene auch zu einem Happyend führen, genauso wie auch bei

der Oberlandautobahn. Ich bin überzeugt, wir stehen im letzten Kapitel vor der Realisierung. Bald ist es geschafft und die A53 kann lückenlos vom Brütiseller Kreuz nach Reichenburg befahren werden.

Die SVP-Fraktion unterstützt das Vorhaben, votiert für Eintreten und stimmt den Mehrheitsanträgen der KEVU zu.

*Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.):* Der Moorschutz ist in der Bundesverfassung absolut gefasst. Dies hat zur Folge gehabt, dass das im Richtplan eingetragene Projekt sich als nicht realisierbar erwiesen hat. Deshalb ist der Richtplan entsprechend anzupassen. Die FDP will die Schliessung der Lücke der Oberlandautobahn. Und ja, es ist eine Lücke, es ist nicht nur eine Umfahrung von Wetzikon. Die FDP will auch ein Projekt, das effektiv realisierbar ist. Deshalb sind die Zusätze, welche die KEVU in den Richtplaneintrag gemacht hat, von hoher Bedeutung. Der Bund ist für die Realisierung und die Finanzierung dieser Lückenschliessung zuständig. Mit dem Richtplaneintrag können wir signalisieren, dass es eben wichtig ist, dass diese Einbettung der Oberlandautobahn siedlungs- und landschaftsverträglich erfolgt, insbesondere im Bereich der Tunnelportale, und dass das Amphibiengebiet von nationaler Bedeutung im Bereich vom Isert Weiher in der Planung auch berücksichtigt wird, nicht dass wir am Schluss wieder in Rekursen vor Bundesgericht landen und wieder lange Jahre vorbeiziehen.

Die FDP steht ein für eine qualitativ hochwertige Verkehrsinfrastruktur, welche die Entwicklung des Kantons Zürich erlaubt. Die Schliessung dieser Lücke ist kein neues Anliegen, sondern soll das Ende einer langen Leidensgeschichte darstellen. Der Bedarf ist ausgewiesen. Wer das nicht glaubt, der soll einmal schauen, was an Durchgangsverkehr durch Wetzikon durchgeht und was das an Belastung für die dortige Bevölkerung darstellt. Deshalb ist es wichtig, dass hier entsprechend vorwärtsgemacht wird und das Projekt mit dem NAF finanziert wird. Die FDP unterstützt die Mehrheitsanträge der KEVU und das Eintreten auf die Vorlage. Besten Dank.

*Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen):* Ich habe es schon bei der letzten Debatte zum Verkehrsrichtplan bei der Glattalautobahn erwähnt und ich werde es immer wieder betonen, auch wenn es viele hier nicht glauben wollen: Schnellere, flüssigere Strassenverkehrsverbindungen erzeugen Mehrverkehr. Sie begünstigen langes Pendeln und fördern dadurch die Zersiedelung. Indirekt wird dieser Zusammenhang auch im Erläuterungsbericht zu diesem Geschäft bestätigt. Dort steht näm-

lich, Zitat: «Die verkehrliche Situation hat sich aufgrund der dynamischen Siedlungsentwicklung im Zürcher Oberland und der Weiterführung der Strasse im Kanton Sankt Gallen bis zum Zusammenschluss mit der A3 in Reichenburg massiv verschärft». Es sind also die Strassenbauten in Sankt Gallen und Schwyz, die damit geförderte Siedlungsentwicklung in diesen Kantonen sowie die hausgemachte Zersiedlung, die den Ausbau der Oberlandautobahn immer begehrt werden lassen. Nicht beachtet wird bei diesen Ausbauplänen die Rückkoppelung. Die bessere Erreichbarkeit der schönen und heute noch günstigeren Wohnlagen wird den Pendlerstrom weiter anschwellen lassen. Immerhin sollen die steuerlichen Entlastungen für das Weiterpendeln ja jetzt leicht reduziert werden. Aber eine steuerliche Gleichstellung mit Personen, die eine arbeitsplatznähere und dafür teurere Wohnung bevorzugen, ist auch nach einer Anpassung des Pendlerabzugs noch nicht erreicht und entsprechende Fehlanreize sind vorhanden.

Und gleich noch eine zweite Randbemerkung: Bei der Gesamtüberarbeitung des Richtplans haben wir in der KEVU in seltener Einigkeit einen FDP-Änderungsantrag gutgeheissen, der verlangt, dass sich die Weiterentwicklung der S-Bahn primär auf die Verbesserung nach innen und nicht auf den Anschluss ausserkantonaler Zentren fokussieren soll. Die Grünliberalen sprechen sich also auch beim ÖV konsequent für eine Bevorzugung von kurzen Pendlerstrecken aus. Solange also auf den Strassen kein genügender Anreiz besteht, lange Pendlerstrecken zu meiden, werden die Grünliberalen den wenigsten Strassenbauprojekten zustimmen, unabhängig davon, ob diese als Erfahrungsstrasse, Verkehrsentlastung, Lückenschluss Oberlandautobahn oder eben nur Oberlandautobahn bezeichnet werden. Eine Diskussion über die Namensgebung erübrigt sich deshalb und ich werde dazu nicht mehr sprechen.

*Max Robert Homberger (Grüne, Wetzikon):* Mit seinem 29-seitigen Pamphlet hält der Regierungsrat an seinem Ansinnen fest, das Zürcher Oberland mit einer Autobahn zu beglücken. Mit seiner Variante 2 will er eine vierspurige Verkehrsmaschine vom Anschluss Uster-Ost ins Wetziker Flos, rund ums Gossauer Grundwasser, einsehbar ab Grütner Gartensitzplätzen, nach Unter-Ottikon führen. Dort knüpft er sie mit einem gigantischen Anschlusswerk an die Forchstrasse an. Diese baut er zur vollwertigen Autobahn bis ins Betzholz aus. Mit dieser Strasse will der Regierungsrat die Oberländer Gemeinden vom Verkehr entlasten. Das ist absurd. Diese Absurdität baut er später unten noch etwas aus.

Die neue Lage: Mit der Annahme des NAF im vergangenen Februar wird der Bund die A53 übernehmen. Somit hat der Regierungsrat sein Ziel erreicht. Der kantonale Souverän ist definitiv ausgeschaltet, der Asphalt- und Betongilde wird der Honigtopf geöffnet und der Bund, faktisch natürlich der Steuerzahler, füllt diesen Honigtopf auf und nach. Erfolgt dieser Eintrag der A53 im Richtplan, dürfte es nach meiner Lagebeurteilung nur eine Frage der Zeit sein, bis die Gelder für den Bau vorhanden sein werden. Der Souverän ist lediglich noch auf den Rechtsweg verwiesen. Dieser kann jedoch dann erfolgversprechend sein, wenn der Bund die 30-jährige dilettantische und rechtsverachtende Politik des Regierungsrates fortsetzt.

Die Geschichte: Stefan Hotz (*NZZ-Redaktor*) stellte die Geschichte der Oberlandautobahn seit 1987 in der NZZ mit dem Titel «30 Jahre Fehlplanung» am 24. März 2017 sehr anschaulich dar. Stefan Hotz führt ein aufschlussreiches Gespräch mit unserem Ratsvorgänger, Kantonsrat Kurt Schellenberg, der heute auf der Empore anwesend ist. Kurt Schellenberg war damals ein Verfechter der heute vorgeschlagenen Richtplanvariante. Weshalb diese Variante Süd scheiterte, beantwortet Schellenberg mit den Worten: «Man wollte auf Teufel komm raus durch das Moor.» Und mit dieser Antwort ist Stefan Hotz zufrieden. Er fragt nicht nach, wer «man» sei. Er will Ross und Reiter nicht klar bezeichnen. Er will nicht wissen, wen der Teufel geritten hat. Doch bei dieser Frage kann ich ergänzen, als Zeitzeuge sozusagen: 1990 bis 1994 war ich als Wetziker Planungs- und Bauvorstand Mitglied im Vorstand der PZO, der Planungsgruppe Zürcher Oberland. An der folgenschweren Vorstandssitzung hiess ein Traktandum «Variantenentscheid Oberlandstrasse». Zur Auswahl standen drei Varianten. Die Variante Nord von Wetzikon durchs heutige Hinwiler Einkaufsparadies und dann ins Betzholz. Die Variante Mitte durch die Moorlandschaft, die kennen wir. Da haben Sie sich mehr als einmal ins Knie geschossen. Und die Variante Süd, entsprechend etwa der heute vorliegenden Variante. Zu einer Variantendiskussion kam es nicht, das ist der Punkt. Der bürgerliche Gossauer Vertreter lehnte eine Linienführung durch seine Gemeinde rundweg ab. Der bürgerliche Hinwiler Vertreter widersetzte sich einer Linienführung durch seine Gemeinde. Und nach dem Motto «Eine Krähe hackt der anderen kein Auge aus» schoss man sich dann auf die Variante «Mitte» durchs Moor, durch das nationale Schutzgebiet ein. Ein Verfassungsbruch kümmerte diesen Vorstand nicht, das Unheil nahm seinen Lauf. Um bei Schellenberg zu bleiben: Der Teufel ritt die bürgerlichen Vertreter der bürgerlichen Gemeinden Gossau und Hinwil. Aber das hindert die Bürgerlichen natürlich nicht daran, seit 30 Jahren auf die grünen und

linken Verhinderer einzudreschen. Sie sind auf eindrückliche Weise faktenresistent. Tatsachen beeinflussen ihre Meinungen nach wie vor nicht.

Die Begründung der vorliegenden Variante: Mit der vorliegenden Autobahnvariante will der Regierungsrat das übrige Strassennetz entlasten, so sagt er. Mit dannzumal – das ist wichtig – im Jahre des Heils umzusetzenden flankierenden Massnahmen, insbesondere Kapazitätsabbauten, will er dieses Ziel erreichen. Und was tut er heute? Er baut die Kapazitäten aus, beispielsweise den Knoten Zürcher Weststrasse in Wetzikon. Widersprüchlicher geht es ja nicht, Herr Baudirektor (*Regierungspräsident Markus Kägi*). Der Regierungsrat rechnet mit 45'000 bis 50'000 Fahrzeugen pro Tag auf der Strecke Uster-Ost bis Wetzikon-West. Und weiter sagt der Regierungsrat: «Etwa die Hälfte dieses Verkehrs ist Quell- und Zielverkehr von und nach Wetzikon und Umgebung. Ein weiteres Viertel ist Quell-/Zielverkehr von und nach Hinwil und Umgebung. Von den rund 50'000 Fahrzeugen pro Tag im Querschnitt Aathal wird der Transitverkehr nur einen sehr untergeordneten Anteil ausmachen.» Wir sagten es schon immer, der Regierungsrat stellte es heute auch fest. Aber es hindert ihn natürlich nicht daran, an diesem Vorhaben festzuhalten. Und dies ist die Absurdität: Wegen dieses sehr untergeordneten Anteils machen Sie diese Übung. Sie erzählen den Leuten, Sie würden die Region vom Verkehr entlasten. Welche Region von welchem Verkehr bitte? Und diese Autobahn kostet dann nach heutigem Kenntnisstand zwischen 1,3 und 1,4 Milliarden Franken, vielleicht sind es dereinst auch 2 Milliarden Franken. Nach den allgemeinen Erfahrungen des Lebens wird es ja nie billiger. Und diese Steuermilliarden verschwenden die bürgerlichen Sparaposteln in Zeiten, wo sie Sparpakete schnüren, wo sie Leistungen abbauen, wo sie die bestehende Infrastruktur verrotten lassen, wo sie gesellschaftlichen Zusammenhalt gefährden und wo sie gesellschaftliche Kälte erzeugen. Wir Grünen protestieren gegen eine derartige Politik und wir lehnen diesen Autobahn-Gigantismus, diese Fehlentwicklung und diese Steuergeldvernichtung ab.

*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon):* Heute schreiben wir im Kantonsrat hoffentlich den Beginn des letzten Kapitels der unendlichen Geschichte der Oberlandautobahn, denn die Zeit ist nach 30 Jahren Fehlplanung, wie es die NZZ am 24. März 2017 titelte, längst reif dafür. Und ich glaube, auch heute haben wir, insbesondere von meinem Vorredner, genug Geschichtsschreibung dazu gehört. Die CVP appelliert daher an Sie: Sagen wir heute, hier und jetzt Ja zum vorliegenden Richtplaneintrag, sagen wir hier und heute Ja zur Lückenschliessung der

Oberlandautobahn, auf dass die von der Bevölkerung und der Wirtschaft des Zürcher Oberlands langerwartete Lösung dereinst doch kommen mag. Die neue Linienführung trägt dem Bundesgerichtsurteil von 2012 Rechnung. Sie vollzieht unter den gegebenen Rahmenbedingungen und unter den gegebenen umwelt- und grundwasserrechtlichen Vorgaben nahezu die Quadratur des Kreises. In anderen Worten: Nach dem Hammer aus Lausanne (*Sitz des Bundesgerichts*), der den Moorschutz höher gewichtete als die Lückenschliessung der Oberlandautobahn gibt es schlicht keine andere Lösung mehr. Die Linienführung entspricht somit der berühmten Nadel im Heuhaufen. Eine zweckmässige Lösung ist jedenfalls kaum denkbar und vor allem auch kaum realisierbar. Wir von der CVP sagen daher Ja zum Richtplaneintrag zur Oberlandautobahn. Damit sagen wir auch Ja zur zukünftigen Entlastung zahlreicher Strassen und vor allem auch Ja zu einer Entlastung der Dörfer und Wohngebiete des Zürcher Oberlandes. Und nicht nur dies. Die Lückenschliessung der Oberlandautobahn wird dereinst auch den Verkehrsbeziehungen zwischen dem Raum Zürich und dem Zürcher Oberland dienen, etwas, was für die Bevölkerung und die Wirtschaftsregion Zürcher Oberland von grossem Interesse ist. Gleichzeitig sagen wir auch überzeugt Nein zum Minderheitsantrag, der die unendliche Geschichte der Oberlandautobahn nur um ein unnötiges Kapitel reicher machen würde. Die unendliche Geschichte der Oberlandautobahn zeigt abschliessend auch, dass es höchste Zeit ist, in Sachen Moorschutz über die Bücher zu gehen. Hier stehen die eidgenössischen Räte in der Pflicht. Denn die 1987 angenommene Rothenthurm-Initiative erweist sich immer mehr als Verhinderungsvehikel, das mit dem damaligen Anliegen des Moorschutzes nicht mehr viel gemeinsam hat.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Kurz vor Pfingsten behandeln wir heute ein Geschäft, das eigentlich eher in die Osterzeit gehört. Denn diesem Richtplaneintrag ist bereits ein langer Leidensweg vorgegangen. Der Zeitzeuge Max Homberger verarbeitet seine Jugend mit durchaus blumigen Worten, und da habe ich sehr Verständnis dafür. Aber ich kann auch verstehen, wenn unsere Mitbürgerinnen und Mitbürger in Wetzikon oder auch Pfäffikon keine Lust mehr haben, das Kreuz einer unhaltbaren Verkehrsbelastung weiterhin tragen zu müssen. Durch beide dieser Orte fahren täglich mehr Fahrzeuge als durch den Gotthard, eine Entlastung ist also dringend notwendig. Es wurde schon erwähnt, dass seinerzeit in der ursprünglichen Planung der Lückenschliessung zwischen Uster und Hinwil der Moorlandwirtschaftsschutz geopfert wurde. Das hat das Bundesgericht bekanntlich

gar nicht goutiert, weshalb es das ganze Projekt auf Feld eins zurücksetzte.

Eine landschafts- und siedlungsverträgliche Einbettung der neuen Strassenführung war und ist auch der EVP ein zentrales Anliegen. Sie hat dies mit entsprechenden Anträgen in der vorberatenden Kommission auch vertreten und eingebracht. Und es freut uns, dass die verschiedenen Schutzgebiete von Bedeutung nun geschont werden. Denn im vorliegenden Vorschlag verläuft die Oberlandautobahn fast vollständig unterirdisch, eine Linienführung, die den Wünschen der Wohnbevölkerung jetzt Rechnung trägt. Und dass die Bevölkerung in hohem Masse in das Projekt einbezogen wurde, begrüßen wir als älteste Volkspartei dieses Kantons selbstverständlich ebenfalls. Natürlich ist auch die neue Variante nicht perfekt. Einige werden die Realisierung des Anschlusses Wetzikon-Ost vermissen, andere einen besseren Schutz des Gossauer Siedlungsgebietes. Wir erwarten, dass gerade bei diesem letzten Punkt im Rahmen der weiteren Projektierungsschritte und der konkreten baulichen Ausgestaltung alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zur Verbesserung der jetzigen Planung ausgeschöpft werden. Die Emissionen des zurzeit noch als offen geführt vorgesehenen Abschnittes zwischen Grüt und Gossau sind zwingend zu reduzieren, zum Beispiel wenigstens mit einer Überdeckung der Fahrbahn. Die weiteren versprochenen verkehrslenkenden und flankierenden Massnahmen werden mithelfen, noch weitere im Projekt vorhandene Problempunkte zu entschärfen.

Mehr als 50 Organisationen und Gruppen haben mit ihren Einwendungen immerhin signalisiert, dass man an einer Lösung interessiert ist. Die kann jetzt sicher nicht darin bestehen, auf diesen Richtplaneintrag nicht einzutreten. Denn Nichteintreten würde den Wunsch einer breiten Mehrheit der in dieser Region wohnhaften Bevölkerung missachten, dem Leidensweg endlich ein Ende zu setzen und die Lücke der Oberlandautobahn zu schliessen. Die EVP unterstützt darum diesen Richtplaneintrag.

*Judith Anna Stofer (AL, Zürich):* Ja, Tumasch Mischol, Sie haben «Die unendliche Geschichte» erwähnt. In dieser Geschichte geht es ja bekanntlich auch um die grauen Herren, die von anderen Zeit fressen. Wie Ruedi Lais und teilweise auch Max Homberger ausgeführt haben, ist auch diese Vorlage eine Zeitfresser-Vorlage von grauen Herren. Der Kanton hat eine Verkehrsanalyse durchgeführt und festgestellt, dass die Hälfte des Verkehrsaufkommens Ziel-/Quellverkehr ist. Das heisst, dass der Verkehr grösstenteils hausgemacht ist. Nun soll die

Strasse auf vier Spuren erweitert werden. Wir wissen alle, dass mehr Strassen noch mehr Verkehr generieren. Mit dem Ausbau auf vier Spuren werden also noch mehr Autofahrende angezogen, die nächsten Staus sind programmiert. Ein lokales und regionales Problem wird damit zu einem kantonalen Problem. Man muss keine Hellseherin sein, um zu wissen, dass es nicht lange gehen wird und auch diese vierspurige Autobahn mit Autos vollgestopft sein wird. Und dann ertönt der schrille Ruf nach einer Erweiterung auf sechs Spuren. Diese neue vierspurige Strasse führt teilweise direkt entlang dem geschützten Moor, wird schädliche Auswirkungen auf diese wunderbare Moorlandschaft haben. Das ist so klar wie das Amen in der Kirche. Der motorisierte Verkehr verursacht Lärm, Giftstoffe, Pneupartikel, Staub und vieles mehr. Was für den Menschen schädlich ist, ist auch für die Lebewesen, für die Flora und Fauna im Moor schädlich. Verkehrsprobleme müssen anders angegangen werden. Es ist nicht nachhaltig, einfach neue Strassen zu bauen und unsere letzten Moorlandschaften zu zerstören. Bei hausgemachten Problemen gilt das sowieso.

Die Alternative Liste wird den Antrag von Ruedi Lais unterstützen, das heisst, wir werden auf die Vorlage nicht eintreten.

*Erich Vontobel (EDU, Bubikon):* Als Zürcher Oberländer hat mich das Thema Oberlandautobahn praktisch das ganze Leben begleitet. 1965 wurde die Linienführung der A53 im Oberland erstmals festgelegt. Die darauf folgende Leidensgeschichte ist Ihnen bekannt, ich verzichtete deshalb auf eine Wiederholung. Nur so viel: Ich habe mich 2012 doch sehr gewundert, dass der Volkswille der Direktbetroffenen durch Richter, die weit weg vom Problem sitzen, einfach so ignoriert werden konnte. Bei Vorhaben dieses Ausmasses braucht es Interessenabwägungen und damit leider auch Opfer. Das schwindelerregende und meiner Meinung nach ungesunde Bevölkerungswachstum im Oberland ist nicht ohne einschneidende Folgen zu haben. Was wir hier machen, ist vor diesem Hintergrund eigentlich bloss Symptombekämpfung. Nun gut, jetzt haben wir eine Linienführung vorliegen, die das grosse Moor und die vielen Frösche verschont. Das ist, in der Rückschau betrachtet, muss ich zugeben, gar nicht so schlecht. Aber nun hoffe ich schwer, dass wir die Linienführung, so wie wir sie heute hoffentlich festschreiben, so schnell wie möglich umsetzen und endlich Nägel mit Köpfen machen. Die jetzt vorliegende Lösung ist eine sehr gute Lösung, schon fast die bekannte Quadratur des Kreises. Ein Körper braucht eine Hauptschlagader, damit er funktionieren kann, eine Region wie das Zürcher Oberland ebenso. Früher hat die Hauptstrasse Uster–Hinwil genügt. Und heute? Vergessen Sie's. Kommen Sie mal

zu den Hauptverkehrszeiten nach Wetzikon. Das ist der absolute Wahnsinn und, ökologisch betrachtet, ein absoluter Unsinn.

Und so bitte ich Sie, der Vorlage zuzustimmen und damit dem Oberland die überlebenswichtige neue Aorta zu verschreiben. Die EDU sagt fünfmal Ja zur Vorlage.

*Bruno Fenner (BDP, Dübendorf):* Ja, wo soll man hier anfangen? Bei der Kleeblatt-Initiative oder später mit dem Bundesgerichtsurteil vom 12. Juni 2012, als das Bundesgericht das sehr gute Projekt mit der Begründung des Moorlandschaftsschutzes beerdigte? Damit ist klar, dass die ursprünglich vorgesehene direkte Linienführung der Oberlandautobahn zum Kreisel Betzholz und der im damaligen Projekt vorgesehene Anschluss Wetzikon-Ost nicht mehr möglich sind. In der Zwischenzeit haben sich die Verkehrsprobleme im Raum Wetzikon aufgrund der dynamischen Siedlungsentwicklung im Zürcher Oberland dramatisch verschärft und führen zu täglichen Verkehrsüberlastungen. Man muss kein Hellseher sein, um zu sehen, dass sich diese Entwicklung auch in Zukunft fortsetzen wird und dass die Verkehrsprobleme im Raum Wetzikon–Hinwil weiter zunehmen werden. Darum braucht es heute den kleinen aber wichtigen Schritt – nicht gerade für die Menschheit, aber zumindest für die Zürcher Oberländer. Die «Never-ending-Story» oder auf Deutsch «Die unendliche Geschichte» – nicht von Michael Ende, nein, von der Lückenschliessung Oberlandautobahn – muss doch mal ein Ende haben.

Stimmen Sie mit der BDP der Teilrevision zu und lehnen Sie die Minderheitsanträge ab. Besten Dank.

*Jörg Kündig (FDP, Gossau):* Meine Interessenbindung sehen Sie hier (*auf der Anzeigetafel*), ich bin Gemeindepräsident von Gossau und Sie gestatten mir sicher, dass ich hier das Wort ergreife. Gossau ist eine schöne und wichtige Gemeinde, immerhin stellen wir sechs Ratsmitglieder. Dass wir jetzt im Rahmen der Richtplanung eine zentrale Rolle spielen, haben wir von verschiedenen Referenten gehört. Die einzelnen Voten sind teilweise erfreulich, andere sind Geschichtsschreibung, wir müssen mit dem umgehen, wie es sich im Moment darstellt. Die Gemeinde Gossau leidet unter dem Schleichverkehr. Wir haben genug davon und wünschen uns Abhilfe. Wir sehen auch die Notwendigkeit des Lückenschlusses als wichtiges Anliegen für das Zürcher Oberland und stehen hinter diesem Anliegen.

Ja, die Frösche werden verschont, wie es Erich Vontobel gesagt hat. Aber der Lückenschluss findet schwergewichtig auf dem Gemeinde-

gebiet von Gossau statt. Wir werden dereinst nicht nur die fertige Strasse quer durch unser Gemeindegebiet erhalten, sondern eine Jahre dauernde Baustelle haben. Ich weiss nicht, wie andere Gemeinden in einer solchen Situation reagieren würden. Wir haben uns eingebracht, konstruktiv, mit dem Ziel, dass eine verträgliche Lösung für Gossau entsteht. Will heissen: Die Strasse soll unterirdisch geführt werden und auch der Anschluss in Ottikon soll möglichst landschaftsschonend entstehen. Soweit es zu beurteilen ist, waren wir nur bedingt erfolgreich. Mindestens im zugehörigen Bericht konnten wir das feststellen. Einzelne Voten haben diese Problematik aufgegriffen. Das freut uns und ist positiv zu werten. Grafisch fehlt uns aber die entsprechende Darstellung. Im entsprechenden Kommentar steht, dass wir wirklich landschaftsschonend berücksichtigt werden sollen. Die Aussage von Ruedi Lais bestätigt aber unsere Befürchtung, dass sobald das Projekt die zuständigen Gremien in Bern erreicht hat, aus simplen Kostenüberlegungen die Ausführungen zu blosser Makulatur werden. Aus diesem Grund ist uns wichtig, dass hier nochmals festgehalten wird, was wirklich notwendig ist: Nicht der Schutz der Frösche ist entscheidend, sondern dass die Bürgerinnen und Bürger von Gossau möglichst wenig tangiert werden.

Unser Wunsch ist klar und eindeutig: Wir wollen in die weiteren Planungen miteinbezogen werden, und zwar nicht im Sinne einer Feigenblatt-Diskussion, sondern als echte Partner. Wir wollen diese Verantwortung wahrnehmen, und zwar dergestalt, dass die Bewohnerinnen und Bewohner von Gossau eine gute Lösung erhalten, aber auch so, dass die Verkehrssituation im Zürcher Oberland endlich die langersehnte Verbesserung erfährt. Wir haben gehört, dass der Grundwasserspiegel ein Problem ist. Unsere Ansicht ist klar und eindeutig und auch Fachleute bestätigen es, dass der technische Fortschritt in Zukunft verbesserte Lösungen ergeben wird. Wir setzen darauf, dass dies im Rahmen der Planung wirklich berücksichtigt wird. Wir erwarten für den künftigen Projektverlauf und von allen Beteiligten einen wirklich konstruktiven Dialog. An uns, der Gemeinde Gossau, soll es nicht liegen. Wir sind gespannt auf diesen künftigen Dialog, aber es ist auch klar: Wir sind durchaus handlungsbereit und handlungsfähig. Besten Dank.

*Cornelia Keller (BDP, Gossau):* Das fehlende Teilstück der Oberlandautobahn auf der Transitstrecke Chur und Brüttiseller Kreuz erschliesst das bevölkerungsreiche und wirtschaftlich bedeutende Zürcher Oberland. Die Schliessung der Autobahnlücke zwischen Uster-Ost und dem Kreisell Betzholz hat nicht nur für das Zürcher Oberland,

sondern für die ganze Ostschweiz grosse Bedeutung. Die durchgehende Autobahn würde die Bevölkerung vom Durchgangsverkehr entlasten, der heute durch das Aathal und durch Wetzikon rollt, und sie würde den Weg freimachen für die weitere regionale und überregionale sanfte Entwicklung. Man beachte bitte, dass täglich rund 27'000 Autos durch das Aathal und durch Wetzikon rollen, das ist rund ein Drittel mehr als durch den Gotthardtunnel. Als direktbetroffene Einwohnerin von Gossau sage ich Ja zur Oberlandautobahn. Das kleine Teilstück zwischen Grüt und Gossau, das wegen des benötigten Raumbedarfs des Wassers nicht im Tunnel geführt werden kann, ist sicher nicht als glückliche und homogene Lösung zu betrachten. Aber mit der Variante 2 und den Möglichkeiten, die kurze Strecke so zu legen, dass sie möglichst tief liegt, ist dies doch eine adäquate Lösung. Die Einwohner von Grüt und Gossau dürfen so wenig wie nur möglich belastet werden.

Die Umsetzung der Lückenschliessung ist nach Aussagen der Regierung auf mittelfristig angesetzt. Dies, weil das Projekt im Zusammenhang mit der Glatttalautobahn steht, und vor allem, weil die Finanzierung durch den Bund nicht geregelt ist. Mit aller Vehemenz fordert die BDP den Regierungsrat auf, sich mit vollster Kraft dafür einzusetzen, dass aus mittelfristig eben kurzfristig wird. Es ist nun nach einer gefühlten Ewigkeit von rund 40 Jahren wirklich an der Zeit, dass der Kanton Zürich das Zeichen setzt: Ja, wir wollen diesen Richtplaneintrag und die Lückenschliessung.

Die BDP stimmt der Vorlage einstimmig zu.

*Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon):* Zu meiner Interessenbindung: Ich bin Vizepräsident des Vereins Oberlandstrasse, der sich seit 1989 unermüdlich für eine Schliessung der Autobahnlücke zwischen Uster und dem Betzholz einsetzt. Der Verein Oberlandstrasse zählt über 1000 Mitglieder und ist in den Bezirken Hinwil, Pfäffikon und Uster breit abgestützt. Der Vorstand des Vereins begrüsst den Antrag der KEVU-Mehrheit. Die neue Linienführung basiert auf einer Variante, die unser Vorstandsmitglied, Altkantonsrat Professor Kurt Schellenberg, schon vor fast 30 Jahren in die Diskussion eingebracht hat. Es gibt viele Gründe, Max Homberger, für eine möglichst baldige Lückenschliessung. Dörfer und Städte in der Region müssen dringend vom Verkehr entlastet werden. Wer dies negiert, verschliesst die Augen vor einem existierenden Problem. Mit der Oberlandautobahn wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Umweltbelastung für Wohngebiete reduziert. Staus sind im Oberland ein tägliches Problem. Sie sind

für die Wirtschaft und das Gewerbe mit hohen Kosten und auch Planungsunsicherheit verbunden. Auch der ÖV profitiert stark von einer Lückenschliessung. Heute stecken auch die Busse im Grossraum Wetzikon sehr oft im Stau und können den Fahrplan nicht einhalten. Ginge es nach der Ideologie von Ihnen Links-Grünen, wäre schon der Ausbau eines Feldweges verwerflich gewesen. Aber auch für die Strassen hat sich die Technik verbessert und – Erich Vontobel hat es gut gesagt – es braucht auch Trassees, wo der Verkehr, vor allem der Transitverkehr, fliessen kann. Die Oberlandautobahn ist so ein Element.

Die Oberlandautobahn ist Bestandteil der Nord-Süd-Verbindung. Es wird nicht eine neue Verbindung geschaffen, sondern eine ungenügende Verbindung wird den heutigen Bedürfnissen angepasst. Das ist die Realität. Und eine solche Verbindung wie die Nord-Süd-Verbindung muss für den Transitverkehr durchgehend sein und sich nicht durch bewohnte Gebiete links und rechts der Achse Uster-Wetzikon drängen. Dem Landschafts- und Naturschutz wird durch die optimierte Linienführung eine grosse Beachtung geschenkt, und das ist auch gut so.

Die Bevölkerung im Oberland wartet sehnlichst auf eine baldige Lückenschliessung. Entsprechend überzeugend haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Bezirke Hinwil, Pfäffikon und Uster am 12. Februar 2017 dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, NAF, zugestimmt. Dies im Wissen, dass die Oberlandautobahn Bestandteil des Netzbeschlusses ist, der ein wichtiger Teil des NAF-Beschlusses ist. Dazu wird mit dem NAF die Finanzierung für dieses wichtige Infrastrukturprojekt gesichert. Es ist nicht so, dass allgemeine Steuergelder draufgehen, wie der Sprecher der Grünen zu suggerieren versuchte, sondern es sind Abgaben, die der motorisierte Individualverkehr entrichtet und die so zweckbestimmt eingesetzt werden.

Es ist erfreulich und ich möchte im Namen des Vereins danken für die breite Unterstützung, die das Projekt erfährt. Es stellt auch den Planenden ein gutes Zeugnis aus. Auch ein herzlicher Dank den involvierten Direktionen, der Regierung, dass sie das Projekt auf diesen Stand gebracht hat, dass es jetzt eine so gute Mehrheit erhalten wird. Im Namen des Vorstands des Vereins Oberlandstrasse bitte ich Sie mit Überzeugung, dem Mehrheitsantrag der KEVU zuzustimmen. Vielen Dank.

*Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil):* Ich gebe Ihnen zuerst meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Vorstandsmitglied im Verein «Zu-

sammenschluss Oberlandstrasse», wie viele andere im Rat ebenfalls. Die Schliessung der Lücke in der Oberlandautobahn A53 harrt seit den späten 70er Jahren einer Lösung. Dies ist definitiv auch für schweizerische Massstäbe zu lange. Die kantonale Oberlandautobahn A53 zwischen dem Brüttseller Kreuz und der Kantonsgrenze Sankt Gallen erschliesst das bevölkerungsreiche und wirtschaftlich bedeutende Zürcher Oberland. Die Schliessung der Autobahnlücke zwischen Uster-Ost und dem Kreisel Betzholz hat nicht nur für das Zürcher Oberland, sondern für die ganze Ostschweiz grosse Bedeutung. Die durchgehende Autobahn würde die Bevölkerung vom Durchgangsverkehr entlasten, der heute durch das Aathal und durch Wetzikon rollt. Und sie würde den Weg frei machen für die weitere regionale und überregionale Entwicklung.

Für die Lückenschliessung der Oberlandautobahn sprechen viele Gründe: Für die Wirtschaftsregion Zürcher Oberland, aber auch für die Bevölkerung ist das Projekt von hoher Bedeutung. Aus folgenden Gründen soll die Schliessung der Autobahnlücke zwischen Betzholz und Uster ohne Zeitverzögerung endlich vollzogen werden können:

Erstens: Die A53 ist die Verbindung zwischen Autobahn A1 und A3 und muss durchgehend befahrbar sein. Sie ist somit ein Teil der San Bernardino-Transitstrecke, welche im Zuge der Probleme bei der Gotthardroute für den Transitverkehr eine immer grössere Bedeutung erlangt.

Zweitens: Die A53 ist eine sehr stark frequentierte überkantonale Verkehrsachse, welche den Autoverkehr aus dem Glarnerland, dem Gebiet des oberen Zürichsees und dem Zürcher Oberland ins Ballungszentrum Zürich-Nord und Zürich-City führt.

Drittens: Die Oberlandautobahn A53 erschliesst das bevölkerungsreiche und wirtschaftlich bedeutende Zürcher Oberland. Die Dörfer und Wohngebiete der Region müssen dringend vom Verkehr entlastet werden.

Viertens: Die Region Zürich erhält mit der Oberlandautobahn den letzten oder einen der letzten wichtigen Streckenabschnitte der Autobahn für eine komplette Verkehrsinfrastruktur.

Fünftens: Dem Landschafts- und Naturschutz wird durch die optimierte Linienführung und verschiedene Tunnels auf der Strecke Rechnung getragen.

Nun noch ein Wort zu den Gegnern der Vorlage: Es ist für mich völlig unverständlich, dass sich auf linker Seite Opposition gegen die Festsetzung des kantonalen Richtplans bildet. Auch ich bin für eine Lösung, die Umwelt-, Landschafts-, Siedlungs- und Grundwasserschutz

berücksichtigt. Die vorgeschlagene Lösung nimmt diese Punkte auf und ist in Einklang mit dem Entscheid des Bundesgerichts vom 12. Juni 2012. Diese Lösung kostet viel Geld, aber aus den genannten Schutzgründen, insbesondere der Lebensqualität in der Region, bin ich bereit, dass dieses Geld endlich investiert wird.

Die heutige Situation im Aathal und in Wetzikon ist in keiner Weise befriedigend, das müssten sogar die Gegner der Vorlage eingestehen. Für mich sind die täglichen Staus die grösste Umweltsünde in der Region. Leidtragende sind die Bevölkerung und die Gewerbetreibenden. In der heutigen Situation kann von einem Umweltschutzgedanken überhaupt keine Rede sein. Die Bevölkerung hat von diesem jahrelangen Missstand genug. Die klare Zustimmung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, NAF, ist für die Bevölkerung im Zürcher Oberland ein klares Bekenntnis zur Schliessung der Lücke. Nun sind wir Parlamentarier gefordert, mit dem Richtplaneintrag die nötigen Schritte in die Zukunft zu gehen, damit zumindest einmal unsere Nachfahren die Eröffnung der kompletten Oberlandautobahn feiern können. In diesem Sinne empfehle ich Ihnen, dieser Vorlage zuzustimmen. Besten Dank.

*Jacqueline Hofer (SVP, Dübendorf):* Als Vertreterin des Bezirks Uster und Präsidentin des Bezirksgewerbeverbands Uster und Vorstandsmitglied des Kantonalen Gewerbeverbandes trete ich hier für die Interessen des lokalen Gewerbes und der Wirtschaft ein. Wir haben heute die Gelegenheit, der Verhinderungspolitik endlich ein Ende zu setzen und die Lücke der Zürcher Oberlandautobahn endlich zu schliessen. Es gilt die Verkehrsprobleme zu lösen. Jetzt gilt es für das Gewerbe, die Wirtschaft und auch die Bevölkerung einzustehen. Wir brauchen ein effizientes und qualitativ hohes Verkehrsnetz. Der Verkehr muss fliessen. Die Notwendigkeit und Nützlichkeit der Lückenschliessung der Oberlandautobahn ist stark gegeben und klar ausgewiesen. Gemeinden im Bezirk Uster, wie zum Beispiel Mönchaltorf, Uster, Greifensee, Wangen-Brüttisellen bis hin zum Brüttiseller Kreuz und viele weitere Gemeinden im Zürcher Oberland leiden unter dem Schleichverkehr und würden endlich vom Durchgangsverkehr entlastet. Ich finde es ausserordentlich wichtig, dass wir heute ein Zeichen setzen und genau diesen Gemeinden, welche immer wieder an mich herantreten, eben auch mitteilen können, dass wir endlich einen Durchbruch im Bereich der Lückenschliessung Zürcher Oberlandautobahn erreichen konnten.

Das Projekt ist wie gesagt von hoher regionaler und wirtschaftlicher Bedeutung, gar von nationaler Bedeutung und längst überfällig. Es ist traurig mitanzusehen, dass wir seit 1990 über dieses Thema debattieren. Politiker debattieren gerne, aber ich denke, es ist Zeit zu handeln jetzt. Dieses Debattieren verzögert seit Jahren die Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn. Und ich möchte einfach nochmals darauf hinweisen, dass wir von einer schonenden Linienführung sprechen, und diese gilt es jetzt umzusetzen. Die Einbettung erfolgt im siedlungs- und landschaftsgerechten Verfahren. Erinnern Sie sich daran, wir hatten einen Volksentscheid. Der NAF-Entscheid hat auch beinhaltet, dass wir diese Lückenschliessung nun vorantreiben können. Packen wir es an und nehmen wir unsere Verantwortung wahr und setzen diesem jahrelangen Missstand endlich ein Ende.

Ich bitte Sie, sich endlich für dieses Anliegen einzusetzen, und ich freue mich, dass wir hier zahlreiche Voten zugunsten der Oberlandautobahn gehört haben. Packen wir es an, setzen wir uns dafür ein und treten auf diese Vorlage ein. Dankeschön.

*Martin Neukom (Grüne, Winterthur):* Immerhin hat, wenn ich Ihnen zuhöre, eine Menge Leute gemerkt, dass der Verkehr negative Auswirkungen hat. So sagen Sie alle, dass der Verkehr eine grosse Belastung ist in den Dorfzentren. Das finde ich schon mal einen Fortschritt, denn in den 60er Jahren war das noch anders, damals fand man den Verkehr sowieso grundsätzlich toll. Und jetzt merken Sie, der Verkehr hat negative Auswirkungen. Nur Ihre Antwort darauf ist eigentlich eher absurd, denn Sie sagen: Okay, wir haben gemerkt, der Verkehr hat negative Auswirkungen. Was machen wir? Wir bauen mehr Strassen. Also Ihre Lösung für die Verkehrsprobleme, weil der Verkehr negative Auswirkungen hat, sind mehr Strassen. Das ist doch reichlich absurd. Es wäre doch auch mal eine Gelegenheit zu hinterfragen, ob es wirklich sinnvoll ist, auf eine Mobilität zu setzen, indem wir mit zwei Tonnen Blech etwa 70 Kilogramm Mensch transportieren, ob das wirklich so wahnsinnig effizient ist.

Dann hat Herr Pinto gesagt, das sei jetzt ein Projekt im Einklang mit der Umwelt. Und auch Herr Raths hat gesagt, dieses Projekt reduziere die Umweltbelastung. Machen Sie jetzt hier einen auf Donald Trump (*US-Präsident*)? Autobahnbau für Umweltschutz? Im Ernst? Das ist doch völlig absurd. Seien Sie doch ehrlich, Sie wollen gerne Auto fahren, die Natur und die Umwelt und das Klima haben für Sie überhaupt keine Priorität. Das könnten Sie auch so sagen. Es wäre immer noch die gleiche Politik, aber es wäre wenigstens ehrlich mit dem, was Sie

meinen. Denn klimafreundliches Ölverbrennen, das geht nun halt mal nicht. Mit dem heutigen Beschluss fällen Sie einen Beschluss entgegen jeglichen Bemühungen zum Klimaschutz, entgegen jeglichen Bemühungen, die Emissionen zu reduzieren, entgegen jeglichen Bemühungen, die Luftqualität zu verbessern. Lehnen Sie deshalb die Oberlandautobahn ab.

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Aufgrund der Voten der Fraktionen in dieser Eintretensdebatte ist heute ja ein positiver Entscheid absehbar. Die Argumente sind auf dem Tisch. Es ist eine Lückenschliessung, die nötig ist, endlich. Es ist eine Entlastung für das gesamte Zürcher Oberland. Es gilt nun aber den Blick nach vorne zu richten, und ich habe festgestellt, viele Rednerinnen und Redner übten sich in einer Vergangenheitsbewältigung. Für die Zukunft ist der Regierungsrat, ist die Baudirektion und ist der Baudirektor dieser Legislatur, der nächsten Legislatur und höchstwahrscheinlich der zwei, drei folgenden Legislaturen in der unmissverständlichen Pflicht. Es droht nämlich, dass nach vielen Kapiteln noch weitere viele Kapitel geschrieben werden müssen, und das selbstverschuldet beziehungsweise auch hausgemacht. Der Stillstand beim Projekt Uster lässt nämlich aufhorchen. Da gibt es Rekurse und da droht ein Totalschaden vor den Gerichten. Die Antwort auf die Anfrage 68/2017 von unseren Kollegen Christian Müller, Thomas Vogel und Hans Heinrich Raths, letzten Donnerstag in der Ratspost, lässt ebenfalls aufhorchen. Da geht es nämlich um die Verzögerung der Engpassbeseitigung A4, Kleinandelfingen, Verzweigung Winterthur-Nord, durch den Kanton Zürich. Umweltfachstellen, die Kantonspolizei, das Tiefbauamt haben viele Eingaben gemacht. Es scheint, dass es in der Baudirektion noch keine effizienten Prozesse gibt für diese Grossprojekte. Es braucht Koordination, es braucht es vor allem, dass es keine Widersprüche gibt aus den kantonalen Fachstellen, und es braucht natürlich von dem her Führung in der Baudirektion und auch beim Regierungsrat in dieser Thematik.

Wir werden nachher hören, dass der Regierungsrat voll hinter diesem Autobahnprojekt steht, und ich hoffe sehr, dass mit einer konzertierten Aktion und auch in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden, mit dem Bund eine Eröffnung nicht nach 2035 stattfinden wird, wie das die KEVU-Präsidentin ganz zu Beginn angedeutet hat, sondern vor 2030.

*Elisabeth Pflugshaupt (SVP, Gossau):* Ich bin Mitglied des Gemeinderates von Gossau und möchte in dieser Funktion auch die Vorrede

meines Gemeindepräsidenten (*Jörg Kündig*) unterstützen. Wir haben sehr viel von Naturschutz, Umweltverträglichkeit und so weiter gehört. Die Bevölkerung von Gossau aber wird mit dem Bau der Autobahn auch einer grossen Belastung ausgesetzt, und trotzdem sind der Gemeinderat und die Gemeinde Gossau, im Wissen um diese Probleme, im Wissen um diese Belastungen, für den Zusammenschluss. Das soll auch zeigen, wie wichtig dieser Zusammenschluss für viele Menschen im Oberland ist. Darum auch meine Bitte und da unterstütze ich das Votum von Jörg Kündig, dass die Gemeinde Gossau in den Projektierungsprozess miteinbezogen wird. Vielen Dank.

*Monika Wicki (SP, Zürich):* Die geplante Linienführung der Oberlandautobahn wird nicht, wie immer wieder betont, hauptsächlich unterirdisch geführt – also schon ein Teil. Sie wird beim jetzigen Ende nach Uster weitergeführt, zuerst über ein Viadukt im Aathal. Dann, nach dem Bahnhof Aathal wird ein Auffahrts- und Ausfahrtskreisel gebaut. Das ist schon mal eine grosse Strecke, die überirdisch verläuft. Danach – erst danach – verschwindet die Autobahn in einem Tunnel und taucht bereits bei Gossau für eine kurze Strecke wieder auf, verschwindet wieder im Berg, um dann, kurz vor Herschmettlen in die Forchstrasse einzumünden. Diese wird dort mit einem zusätzlichen Ein- und Ausfahrtskreisel an dieser Stelle ergänzt und von da ab vier-spurig nach Jona an die Kantonsgrenze geführt, und dort endet dann die Planung.

Das Projekt hat mindestens zwei grosse Probleme: Es zeichnet sich ab – so steht es in der Weisung –, dass bei beiden Linienführungen kurze offene Abschnitte erforderlich sind. Die Gemeinde Gossau – wir haben es gehört – forderte, dass die Autobahn vollständig unterirdisch zu führen sei. Dies ist definitiv nicht der Fall. Die Gemeinde Gossau wird, wenn die Autobahn gebaut werden soll, durch ein offenes Autobahnstück entzweigeschnitten. Ich weiss nicht, ob Sie wissen, wie laut so eine Autobahn ist, also sehr laut. Hinzu kommt: Dort, wo die Autobahn dann die Kantonsgrenze überquert, gibt es keinen erweiterten Anschluss. Der Stau ist von neuem programmiert, einfach ein paar Meter verschoben. Ich habe daher kein Verständnis, dass die Gossauer Vertreterinnen und Vertreter mit beschönigenden Worten ihre Gemeinde für dieses Projekt opfern wollen.

Kürzlich las ich, dass es im Aathal und in Wetzikon wegen der Verhinderungspolitik der Grünen und der Linken ein Verkehrschaos gebe. Ich muss aber sagen, das Verkehrschaos ist nicht durch die Grünen und Linken verursacht, wir hatten nie eine grün-linke Mehrheit hier

im Rat. Das Verkehrschaos, so wie es ist, ist schlicht aufgrund bürgerlicher Fehlplanung entstanden. Erstens wollte man durch ein geschütztes Moor bauen, jetzt will man eine Gemeinde entzweien und morgen will man wieder im Stau stehen. Das Verkehrschaos in Wetzikon ist hausgemacht. Seit über 30 Jahren wartet man auf die Autobahn und vergisst dabei ständig, vor den eigenen Toren zu kehren und eine schlaue Verkehrsplanung zu machen. Immer wieder hat man gesagt «Ja, wir müssen warten auf die Autobahn, wenn die dann kommt, ist alles gelöst» und hat vergessen, das Verkehrsproblem vor Ort anzupacken. Der Verkehr wird auch mit der Autobahn nicht einmal zur Hälfte sinken, und wenn überhaupt, dann frühestens 2030. Das ist noch eine Weile bis dahin.

20 Jahre wie bisher und dann trotzdem wieder im Stau stehen und keine Entlastung für den Regionalverkehr, das ist definitiv kein sinnvolles Projekt. Es ist höchste Zeit, dass die Verkehrsplaner ans Werk gehen und vernünftige Lösungen vor Ort suchen. Mehr Velo, mehr Fussgänger, mehr ÖV, mehr Arbeitsplätze vor Ort und weniger Freizeitverkehr, dann wäre vieles vor Ort ruhiger. Wir werden diesen Eintrag ablehnen. Sie haben aber entschieden, die Probleme zu verschieben und mehr Verkehr zu generieren. Das ist sehr schade.

*Philipp Kutter (CVP, Wädenswil):* Auch ich bin Mitglied des Vereins «Zusammenschluss Oberlandstrasse». Das ist jetzt noch nichts besonders Originelles, aber ich habe noch eine Pointe: Ich bin Mitglied dieses Vereins, obschon ich nicht im Zürcher Oberland zu Hause bin. Und wissen Sie warum? Weil nach meiner Überzeugung die Situation für die Menschen in und um Wetzikon nicht zumutbar ist. Das Stadtzentrum von Wetzikon – und von Stadtzentren habe ich auch eine Ahnung – wird zerschnitten vom Verkehr. Das ganze Oberland leidet, und das nicht erst seit heute und wegen der aktuellen Siedlungsentwicklung. Es ist schon seit Jahrzehnten eine unhaltbare Situation. Und als Zürcher Kantonsrat muss ich sagen: Ich habe selten ein Strassenprojekt gesehen, von dem mehr Menschen profitieren werden. Und ich habe selten ein Strassenvorhaben gesehen, bei welchem dem Umweltschutz mehr Rechnung getragen wurde. Dafür hat das Bundesgericht gesorgt. Darum ärgern mich – das muss ich sagen an dieser Stelle – die besserwisserischen Grünen besonders. Ihrem Anliegen wurde bestens Rechnung getragen, und Sie sind trotzdem dagegen. Wie wollen Sie die Verkehrsprobleme lösen? Mit einem Velostreifen, Herr Neukom, wird es nicht gelingen. Und es ist auch falsch zu sagen, dass neue Strassen nichts bringen. Das zeigt zum Beispiel die Situation am Walensee. Wir müssen hier heute ein klares Signal setzen, dass wir

diese Lückenschliessung wollen. Die CVP wird dies tun, und die Bevölkerung im Zürcher Oberland wird es uns danken. Besten Dank.

*René Isler (SVP, Winterthur):* Es ist schon eigenartig. Da wollen doch die Verhinderer links-grün doch immer so weltoffen sein, global, multikulti, man ist für die ganze Welt da. Wenn es aber darum geht, Verkehrsinfrastrukturen dem stetigen Wachstum, hervorgerufen durch die ungebremste Zuwanderung, anzupassen, schalten Sie Ihre Weitsicht und manchmal dementsprechend auch Ihr Hirn auf die Grösse einer Amöbe. Mehr Strassen, liebe Grüne, ergeben nicht zwangsläufig mehr Verkehr, egal, welcher Verkehrsträger auch immer benutzt wird. Wenn dem so wäre, müsste ja Schweden etwa achteinhalb Mal mehr Motorfahrzeuge haben als die Schweiz. Dem ist nicht so, aber sie haben achteinhalb Mal mehr Verkehrsfläche als die Schweiz. Aber pro Einwohner und mit den Nutzfahrzeugen ergibt das etwa 1,4 Motorfahrzeuge. Und dann auch noch Ihre Inkonsequenz, liebe Grüne und Linke. Merkwürdig, wenn es um den Naturschutz geht, wenn es darum geht, Wälder zu schonen, wenn es darum geht, Brutplätze zu erhalten, dann gilt das selbstverständlich nur für den Strassenverkehr. Ein Prachtbeispiel – und gehen Sie dort mal vor Ort – ist diese Bahninfrastruktur Hürlistein. Da wurden sage und schreibe über 12'000 Kubikmeter Beton verbaut. Da wurden 1,87 Tonnen Stahl verbaut. Da wurde grossflächig Wald gerodet, es wurden Hügel plafoniert und Brutplätze vernichtet, und was kam von eurer Seite? Nichts. Es betrifft die Schiene, und die Schiene ist absolut tabu. Gehen Sie mal in die Nähe der Überbauung beziehungsweise über dieses gigantische Bauwerk Hürlistein, da staunen Sie Bauklötze. Da kam von linker Seite keine einzige negative Frage, ob das anders lösbar ist, auch nicht von einer Umweltorganisation. Hauptsache, drei Schienen mehr verlegt mit einem horrenden Resultat. Dann höre ich von Ihnen auch immer wieder von der Effizienz des ÖV. Haben Sie dies schon einmal hinterfragt, wie sinnvoll es ist, wenn ein 29 Tonnen schwerer Linienbus praktisch leer in der Gegend umherfährt? Wenn Links uns vorwirft, mit zwei Tonnen ein bis zwei Personen zu bewegen, dann frage ich mich: Was ist denn effizient, wenn 29 Tonnen mit ein bis zwei Personen in der Gegend herumfahren. Ihre Verhinderungstaktik ist somit definitiv gescheitert.

*Daniel Wäfler (SVP, Gossau):* Um bei der «Unendlichen Geschichte» zu bleiben: Die grauen Männer stammen meines Wissens nicht aus diesem Roman von Michael Ende, sondern aus dem Buch «Momo»,

liebe Judith Stofer. Aber «Ende» ist ein gutes Stichwort, kommen wir nun endlich einen Schritt weiter in dieser unsäglichen Geschichte. Die Oberlandautobahn beschäftigt nun schon mehrere Generationen von Politikern, und als direktbetroffener, ebenfalls in Gossau wohnhafter Stimmbürger kann ich Ihnen sagen: Ich war an der ZOM (*Züri Oberland Mäss*) beim Verein «Lückenschliessung» am Stand vor einem Jahr, und da kamen junge Leute an den Stand und sagten «Wo können wir unterschreiben, wo können wir endlich unseren Beitrag leisten, damit diese Lücke geschlossen wird?», und ich glaube, es ist die grosse Mehrheit der Bevölkerung im Zürcher Oberland, die diese Lückenschliessung will. Und wenn wir zurückschauen und sagen, es hätte so lange gedauert, bis der Gotthardtunnel gebaut worden wäre, bis die ETH gebaut worden wäre oder die Uni, alle diese Projekte: Wo wären wir heute? Deshalb rufe ich auch heute dazu auf, machen wir einen Schritt vorwärts, haben wir Mut. Die Lösung ist sicher nicht perfekt. Es werden Opfer gebracht. Aber dort können später auch mal Autos rollen, die CO<sub>2</sub>-neutral sind. Die Verkehrsträger sind sicher gut, wir benötigen sie, denn gerade im Oberland wurden riesige Wachstumsschübe durch die S-Bahn ausgelöst. Dieses Erfolgsprojekt der 90er Jahre hat gerade Gemeinden wie Bubikon beflügelt. Diese Gemeinden sind gewachsen und diese Leute haben auch Autos. Die wollen auch wieder weg. Die wollen aufs Land fahren. Das bringt Mehrverkehr und wir können uns dem nicht verschliessen. Deshalb bitte ich Sie, das zu unterstützen, damit auch meine Kinder einmal auf dieser Autobahn fahren können. Denn bereits meine Eltern haben, als sie in den 70er Jahren Autofahren lernten, einmal gemeint, sie könnten darauf fahren. Als ich Fahren lernte vor 20 Jahren, dachte ich, ich könnte darauf fahren. Und nun machen wir doch endlich Nägel mit Köpfen. Danke vielmals.

### *Ordnungsantrag*

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht):* Ich stelle den Ordnungsantrag auf Schliessung der Rednerliste. Ich denke, das Wichtige ist gesagt und der Kantonsrat hat sich schon genügend blamiert mit seinen x Debatten über dieses endlich zu schliessende letzte grosse Autobahnstück.

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Herr Amrein, ich mache Sie darauf aufmerksam, dass diejenigen, die sich bis jetzt auf der Rednerliste befinden, noch reden können. Ist das für Sie so in Ordnung? (*Heiterkeit.*)

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 96: 50 Stimmen (bei 1 Enthaltung), den Ordnungsantrag von Hans-Peter Amrein abzulehnen und die Rednerliste nicht zu schliessen.**

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Vielen Dank, dass ich das Wort noch ergreifen kann. Zuerst noch ein Wort zu Jean-Philippe Pinto: Ist es wirklich so, dass wir in Zürich die San Bernardino-Achse stützen wollen? Wollen wir diese Nord-Süd-Achse hier im Kanton Zürich haben? Du hast das so gefordert, ich finde das unverständlich. Und dann will ich mich auch noch zu ein paar anderen Punkten äussern.

Bis jetzt haben wir einige positive Seiten dieser Oberlandautobahn aus Sicht der Windschutzscheibe gesehen, aus einer reinen Sicht durch die Windschutzscheibe, vielleicht noch durch die Rückspiegel, aber weiter nicht. Aber wir haben noch einige andere Folgen durch den Bau dieser Oberlandautobahn:

Erstens: Sie generiert Mehrverkehr. Wir haben es auch schon von unserer Seite gehört, es ist unwidersprochen: Jede Strasse fördert neuen Verkehr. Das ist so, das bleibt so und das wird auch bei der Oberlandautobahn passieren.

Zweitens: Die Oberlandautobahn fördert die Zersiedelung. Es wird damit wieder einfacher und noch in weiteren Gebieten einfacher möglich, weit ausserhalb des Arbeitsplatzes zu wohnen und dort auf billigem Bauland viel Platz für sich zu verwenden, ein Einfamilienhaus zu bauen. Das ist Kulturlandverlust, das ist Landschaftszerstörung, das ist nicht das, was wir wollen.

Drittens: Die Oberlandautobahn fördert den Klimawandel. Bei unserem heutigen Verkehrsmix – und es sieht leider danach aus, als wäre der noch einige Jahre so, einige Auguren sagen das, einige sagen anderes, aber ich weiss nicht was passiert – fördert die Oberlandautobahn den Klimawandel. Das führt zu einer Katastrophe, zu einer globalen Katastrophe, der wir auch im Kanton Zürich nicht ausweichen können.

Viertens, und jetzt rede ich als Stadtzürcher: Die Oberlandautobahn fördert die Möglichkeit, in die Zentren zu fahren und hier mehr Verkehr zu produzieren. Und wir in der Stadt Zürich «ersaufen» im Autoverkehr. Wir wollen keinen zusätzlichen Verkehr. Wir machen alles dagegen. Seit zehn Jahren stagniert der Autoverkehr in der Stadt Zürich, das finden wir sehr gut, und wir wehren uns dagegen, dass das umgedreht wird. Wir wollen bei diesem Verkehrsvolumen bleiben und nicht weiter gehen.

Und fünftens: Die Oberlandautobahn fördert neue Steuern. Sie kostet Geld. Irgendwo muss das herkommen, das Geld ist auch ein Faktor. Und das ist in diesem Kontext hier nicht unser Ziel.

Hören wir doch auf mit dieser 60er-Jahre-Doktrin, immer neue Strassen zu bauen. Setzen wir auf moderne Mobilitätsformen, auf multimodale Wege mit verschiedenen Verkehrsmitteln, eine kurze Strecke mit dem Auto, dann mit dem öffentlichen Verkehr, der in höchster Effizienz eine grosse Menschenmenge über eine gewisse Distanz führen kann. So bekommen wir Platz fürs Gewerbe, bekommen wir Platz für die Fahrten, die wirklich nötig sind. Aber dazu braucht es keine Oberlandautobahn, die primär Wetzikon und Hinwil zugutekommt. Herzlichen Dank.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Von Anfang an wurde «Die unendliche Geschichte» bemüht. Es ist offensichtlich heute grosse Märchenstunde.

Märchenstunde Nummer 1: Wenn Sie glauben, dass diese Linienführung für den Bund verbindlich ist, irren Sie sich. Der Vertreter des ASTRA hat in der Kommission klipp und klar ausgeführt, dass die Planung dann wieder beginnt, wenn das Projekt an den Bund gegangen ist. Also wenn Sie wirklich glauben, dass diese Linienführung verbindlich sei, dann glauben Sie's, es ist das Märchen Nummer 1.

Märchen Nummer 2: Man will uns hier glauben machen, dass man einen Tunnel ins Grundwasser bauen kann. Ja, technisch ist das möglich, aber es hat dann noch etwas mit Kleingeld zu tun, also Märchen Nummer 2.

Märchen Nummer 3, dass ein Tunnel dem Umweltschutz diene. Als ob die Abgase nicht irgendwo aus dem Tunnel rausgehen würden. Wir haben – und das bitte, René Isler –, wir haben im Oberland ein Problem mit der Luftqualität. Wir haben ein Problem mit der Bodenversäuerung wie in den Wäldern, und so weiter und so fort. Also der Stickoxid, der dort zusätzlich ausgestossen wird, dient ganz bestimmt nicht dem Umweltschutz. Das war Märchen Nummer 3.

Und Märchen Nummer 4: Also wenn Sie glauben, dass das 2035 gebaut ist, glauben Sie's, glauben Sie's, wenn es dem Schlaf dient, machen Sie das. Sie werden dasselbe erleben wie bei den Schienen: Irgendwann wird man merken, dass die neuen Autobahnen auch Unterhalt kosten, und, und, und. Und dann wird priorisiert. Soll man die alten flicken oder nicht? Soll man etwas Neues bauen? Glauben Sie an dieses Märchen, schlafen Sie besser. Helfen wird es nichts. Die Alter-

native der Grünen ist bekannt: Doppelspur, Busbevorzugung et cetera. Ist schneller realisierbar.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen) spricht zum zweiten Mal:* Das Positive vorweg: Positiv ist sicher die Ehrlichkeit, mit der zugegeben wird – und das ist ein Novum –, dass durch den Kanton Zürich eine Transitachse für den Schwerverkehr geschlagen werden soll. Diese Ehrlichkeit habe ich in den bisherigen Diskussionen immer vermisst. Positiv ist auch das allgemeine Bekenntnis zu Moorschutz und zu Landschaftsschutz. Aber fragen Sie sich doch in einer ruhigen Minute selber: Wie viel Heuchelei ist bei diesen Erkenntnissen bei Ihnen dabei, die Sie alle Vorschläge zur Verbesserung oder zum Erhalt des bisherigen Natur- und Umweltschutzes abgelehnt und bekämpft haben. Es erinnert mich sehr an die jüngste Kampagne zur Energiestrategie 2050, wo es ja in der Schweiz noch viel mehr als von Windradprojekten von Landschaftsschützern, von neugeborenen Landschaftsschützern gewimmelt hat.

Kollege Jörg Kündig hat sich eine Replik redlich verdient und auch ein bisschen sozialdemokratisches Mitleid. Die Zwickmühlen, in denen er jeweils steckt als Gemeindepräsidentenverbandspräsident und als FDP-Kantonsrat, die sind ja manchmal fast nicht mitanzusehen. Und jetzt ist er wieder in der gleichen Zwickmühle als FDP-Kantonsrat und als Gemeindepräsident von Gossau. Sie haben gesagt, lieber Kollege Kündig, ich hätte simple Kostengründe angeführt, um die Autobahn zu bekämpfen. Ich habe kein Wort über die Kosten verloren. Was ich Ihnen gesagt habe – und ich muss es hier wiederholen – ist, was die Baudirektion uns gesagt und aufgezeigt hat. Was Sie den Gossauern versprechen, nämlich eine landschaftsschonende Linienführung, ist nicht bewilligungsfähig. Sie werden den Tag der Wahrheit in Gossau erleben und Sie werden zugeben müssen, dass Sie das alles heute schon gewusst haben. Der technische Fortschritt, auf den Sie setzen, der ist Illusion. Wasser fliesst nun mal selten aufwärts und der Grundwasserstrom in Gossau ist sehr gut untersucht. Es ist nicht bewilligungsfähig. Ausser Kollege Gantner setzt sich durch mit seiner abenteuerlichen, fast trumpschen Idee, nämlich dass der Baudirektor seine Leute stilllegen respektive entlassen muss, wenn sie fachlich aus ihrem Auftrag heraus, zum Beispiel in der Fachstelle Naturschutz oder im Tiefbauamt, zu unterschiedlichen Meinungen kommen, dem Herrn Baudirektor und der Öffentlichkeit unterschiedliche Informationen mitteilen, sodass die Politik nachher die Gewichtung vornehmen kann. Kollege Gantner will diese Pluralität abschaffen. Er will, dass ein kleiner Trump in unserer Baudirektion installiert wird, der nur noch

eine Einheitsmeinung, wahrscheinlich die Meinung von Herrn Gantner, als Ukas festsetzt. Die anderen Regierungsräte hätten dann nichts mehr dazu zu sagen. Dieses abenteuerliche Denken erschreckt natürlich. Es ist skandalös, dass man auf diese Weise fachliche Einwände zugunsten des Naturschutzes oder des Umweltschutzes seitens der FDP-Fraktion unterdrücken will.

Ich bleibe dabei: Dieses Projekt ist eine Totgeburt, eine Dummheit erster Güte und zukünftige Generationen – die werden Sie noch mehr erleben als ich – werden gescheitert werden und auf eine andere Verkehrspolitik setzen.

*Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.) spricht zum zweiten Mal:* Ich möchte kurz auf ein paar Punkte replizieren:

Die geforderte Mitsprache des Zürcher Souveräns: Die Abstimmung über den NAF wurde im Hinblick und gerade wegen der verschiedenen Projekte unterstützt. Der Zürcher Souverän hat dem NAF ebenfalls und gerade wegen Anliegen, wie der Lückenschliessung der Oberlandautobahn, zugestimmt. Also hier braucht es keine zusätzliche demokratische Legitimation.

Zum Thema «Quell- und Zielverkehr»: Mit dieser angeführten Argumentation des Quell- und Zielverkehrs in Wetzikon und in Hinwil hätte man auch nie einen Nordring oder eine Westumfahrung um Zürich bauen dürfen. Ich frage mich, wie Sie dann den Verkehr in der Stadt Zürich heute sehen möchten.

Und an Martin Neukom gerichtet: Wie schaffen Sie es, die positiven Auswirkungen des Verkehrs derart zu verkennen? Entwicklungen brauchen immer das Abwägen von Vor- und Nachteilen. Unsere Abwägung scheint hier definitiv ausgewogener und durchdachter zu sein. Und an Felix Hoesch: Die Auswirkungen auf Klimawandel und Auswirkungen auf die Stadt Zürich diese Vorlagen sind massiv übertrieben und kommen mir eher wie Fake News vor. Und zur Windschutzscheibensicht darf ich darauf hinweisen, dass Bus, Tram und Lokomotiven ebenfalls Windschutzscheiben haben. Besten Dank.

*Max Robert Homberger (Grüne, Wetzikon) spricht zum zweiten Mal:* Die Position des Rechtsblocks ist ja intellektuell nachvollziehbar. Sie wollen mehr Strassen, Sie wollen mehr Autos, Sie akzeptieren mehr Lärm, Sie akzeptieren schlechtere Luft, Sie akzeptieren weniger Grünraum. Aber Kollege Kutter, der Wetziker Verkehr nimmt nicht ab mit dieser Autobahn. Der Wetziker Verkehr ist hausgemacht, das weiss man seit Jahrzehnten. Der Hinwiler Verkehr ist hausgemacht, das

weiss man seit Jahrzehnten. Der Verkehr im Oberland ist hausgemacht, das weiss selbst die Regierung. Ich wiederhole: Im Pamphlet der Regierung werden Sie darauf hingewiesen, dass die Hälfte des Verkehrs im Oberland in Wetzikon produziert wird, ein Viertel in Hinwil und Umgebung, und dass der Transit nur einen sehr untergeordneten Teil ausmacht. Das schreibt die Regierung. Und wenn Ihnen das nicht passt, dann schleifen Sie Ihrem Baudirektor den Riemen (*Heiterkeit*), aber erzählen Sie nicht solchen Unsinn hier im Hause.

*Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon) spricht zum zweiten Mal:* Wir bauen keine neue Achse, Ruedi Lais, sondern wir wollen eine Lücke schliessen. Und das ist ein grosser Unterschied. Die Lückenschliessung hat zum Ziel, ein passendes Trassee für den Verkehr bereitzustellen, vor allem den Schwerverkehr, der sich heute durch dafür unpassende Strassen in Dörfern und die Stadt Wetzikon zwingt. Das ist das Hauptziel dieses Projektes. Und dass man dagegen sein kann, das kann ich nicht nachvollziehen. Wir haben im Oberland eine starke Industrie und diese Industrie – ich habe es vorhin schon erwähnt – ist auf gute Verkehrsverbindungen zum Flughafen angewiesen in der Region, dass man den Arbeitsplatz erreichen kann. Es haben nicht alle das Privileg, dort arbeiten zu können, wo sie wohnen. Also, die Verkehrsinfrastruktur ist äusserst wichtig für Wirtschaft und Gewerbe und schlussendlich für Ausbildungs- und Arbeitsplätze. Es ist ein Wirtschaftsmotor, das Oberland. Dass eine SP da etwas in die Speichen werfen kann, wenn es um Arbeits- und Ausbildungsplätze geht – ich verstehe die Welt nicht mehr.

Tun Sie etwas Gutes für das Oberland. Die Bevölkerung erwartet die Lückenschliessung schon seit Jahrzehnten. Heute können wir einen wichtigen Schritt dazu tun. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

*Michael Welz (EDU, Oberembrach):* Ich habe noch in den Ohren, wie uns vorgeworfen wurde, wir würden im letzten Jahrhundert verbleiben, ja, sogar im letzten Jahrtausend. Und genau das muss ich heute den linken Parteien zurufen. Sie verkennen, dass wir ein Bevölkerungswachstum haben, dass wir ein jährliches Bevölkerungswachstum von knapp 20'000 Personen hier im Kanton Zürich haben. Diese Menschen wollen und beanspruchen Mobilität. Und genau Sie wollen, dass weiterhin das Chaos herrscht, dass auf der Strasse das Chaos herrscht.

Und nun noch etwas zum Moorschutz und zum Landschaftsschutz: Ruedi Lais hat vorhin gesagt, es sei heuchlerisch von uns allen, die für dieses Projekt sind, wenn auch wir den Moorschutz bemühten. Ich

muss Ihnen einfach sagen: Der Moor- und Landschaftsschutz hat in diesem Projekt einen sehr, sehr hohen Preis. Der kostet sehr, sehr viel Geld, weil der grösste Teil dieser Streckenführung unterirdisch geführt ist. Und man kann nicht einfach sagen, das sei Heuchelei. Dies kostet den Kanton Zürich, dies kostet die Bevölkerung, aber die Bevölkerung ist auch bereit, diese Kosten zu tragen.

*Regierungspräsident Markus Kägi:* Wir haben jetzt 30 Kantonsrätinnen und Kantonsräte zu diesem Geschäft gehört, wenn ich richtig gezählt habe, darum erlaube ich mir auch noch ein paar Worte zu sagen. Die im kantonalen Richtplan vom 26. März 2007 vorgesehene Linienführung der Oberlandautobahn hat sich als nicht realisierbar erwiesen. Das Bundesgericht – Sie wissen es – hat mit seinem Urteil vom 12. Juni 2012 festgestellt, dass das Projekt mit seinem östlichen Abschnitt gegen den Moorlandschaftsschutz verstösst. Ähnlich wie bei der Glattalautobahn geht es damit auch bei der Lückenschliessung der Oberlandautobahn darum, einen bestehenden Richtplaneintrag anzupassen. Damit wird der neuen Ausgangslage Rechnung getragen, die sich seit der ursprünglichen Festlegung des Vorhabens im kantonalen Richtplan grundlegend geändert hat. Auf der Suche nach einer bewilligungsfähigen Linienführung wurden Machbarkeit und Zweckmässigkeit von verschiedenen Varianten für die Schliessung der Lücke zwischen Uster-Ost und dem Kreisel Betzholz geprüft. An diesen Planungsarbeiten war neben den kantonalen Stellen auch das Bundesamt für Strassen beteiligt. Die betroffenen Gemeinden und die Region Zürcher Oberland wurden über die Zwischenergebnisse orientiert. Es konnte eine Linienführung gefunden werden, die allen Anforderungen genügt. Der neugeplante Abschnitt nach dem neuen Anschluss Wetzikon-West bis zur Einmündung an die Forchautostrasse verläuft weiterhin unterirdisch. Ein kurzer oberirdischer Abschnitt ist lediglich im Bereich der Querung des grossen Gossauer Bachs erforderlich. Die Autobahn wird im betreffenden Abschnitt so gelegt, dass sie vom Siedlungsgebiet her nicht einsehbar ist. Beim Anschluss Ottikon mündet die neue Trasse in die bestehende Forchautostrasse ein. Die Forchautostrasse ist bis zum Kreisel Betzholz so weit auszubauen, dass sie den Anforderungen einer Nationalstrasse entspricht.

Der neue Richtplaneintrag ersetzt die bisher vorgesehene Linienführung, die weiter östlich geplant war. Damit wird der Kreisel Betzholz nicht mehr benötigt und kann weitgehend aufgehoben werden. Bestandteil des Vorhabens ist auch die Realisierung der Landschaftsverbinding Nummer 31, Herschmettlen, die den ökologischen und erho-

lungsbezogenen Vernetzungen dient. Dank der Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die Autobahn werden verschiedene Hauptverkehrsstrassen im Raume Wetzikon entlastet und können abklassiert werden. Diese Abklassierungen sind ebenfalls Bestandteil des Richtplaneintrags.

Damit komme ich jetzt zum Minderheitsantrag auf Nichteintreten. Wenn der Antrag auf Nichteintreten angenommen würde, würde der bisherige Richtplan bestehen bleiben, der bisherige. Dieser hat sich aber als nicht bundesrechtskonform erwiesen. Sie würden also eine Linienführung im kantonalen Richtplan belassen, von der klar ist, dass sie nie, nie realisiert werden kann. Damit könnten die bestehenden Strassen und Ortschaften nicht mehr vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Die Fertigstellung der Oberlandautobahn ermöglicht die Entlastung des regionalen Strassennetzes vom Durchgangsverkehr. Der neue Richtplaneintrag basiert auf umfangreichen Planungsarbeiten, bei denen alle Aspekte sorgfältig geprüft wurden. Die neue Lösung entspricht vollumfänglich den Anforderungen zum Schutz der Moorlandschaft und der Drumlinlandschaft Zürcher Oberland. Im neu geplanten Abschnitt verläuft das Trasse fast durchgehend unterirdisch, sodass die Auswirkungen auf die Bevölkerung und auf die Naherholungsgebiete auf ein Minimum begrenzt werden können. Ich bitte Sie daher, auf die Vorlage einzutreten.

Gestatten Sie mir noch eine kurze Bemerkung: Herr Kantonsrat Lais hat mir eigentlich die Antwort an Herrn Kantonsrat Gantner bereits vorweggenommen. Ich möchte nur noch Ihnen, Herr Gantner, die Offerte machen: Sie können einen Stage bei mir machen. Dann können Sie sehen, wie bei uns gearbeitet wird. Und dann können Sie vielleicht hier drin etwas erzählen, wie und was Sie erlebt haben. Ich danke Ihnen.

#### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ruedi Lais gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 62 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag von Ruedi Lais abzulehnen und auf die Vorlage 5179c einzutreten.**

#### *Detailberatung*

#### *Titel und Ingress*

***Minderheitsantrag von Ruedi Lais und Max Homberger:***

*Beschluss ...*

*(Kapitel 4 Verkehr, Oberlandautobahn)*

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Wenn ich in unser Rund blicke, dann gewinnt mein Antrag an Aktualität, er handelt nämlich von der Bedeutung des Wortes «Lücke» (*der Ratssaal ist nach der Pause erst lückenhaft besetzt*). Ich komme damit auch zurück zur Kontinuität der verfehlten Verkehrsplanung über die letzten Jahrzehnte, muss man sagen, insbesondere die letzten 15 Jahre. Noch etwas war nämlich schon 2002 Gegenstand einer Ratsdebatte. Es war – Sie hören das richtig – der Titel der Vorlage mit der Nummer 3926, über welche wir im Oktober 2002 debattierten. Damals ersetzte die einstimmige KPB (*Kommission für Planung und Bau*) den verharmlosenden Titel «Oberlandstrasse» durch das ehrlichere «Oberlandautobahn». Heute, 1253 Vorlagen später, will nur noch eine Minderheit ehrlich sein. Heute macht die Mehrheit statt Verkehrsplanung verkehrspolitische Gehirnwäsche mit dem Titel «Lückenschliessung». 2002 bestellte die KPB noch Zahlen zur Herkunft des Verkehrs auf der neuen Autobahn zwischen Uster und Betzholz. Das Resultat: Nur eine Minderheit von 45 Prozent wollte von Uster bis Betzholz oder umgekehrt durchfahren. 55 Prozent war Ziel-/Quellverkehr der Agglomeration Wetzikon. Und noch etwas anderes ganz Interessantes an die Adresse von Kollega Sommer, der sich für die lieben Mitbürger in Pfäffikon starkmacht, das gilt deshalb auch für Kollega Raths aus Pfäffikon: Die Zahlen von 2002 ergaben nämlich interessanterweise, dass durch die sogenannte Lückenschliessung in Pfäffikon mehr Verkehr geschaffen wird. Also von einer Entlastung der lieben Mitbürgerinnen und Mitbürger in Pfäffikon, die sich Kollega Sommer verspricht, keine Rede.

Eine Lücke, die für die Mehrheit, nämlich eben für die 55 Prozent, welche von und nach Wetzikon und Umgebung fahren wollen, für diese Mehrheit ist die sogenannte Lücke gar keine Lücke, sondern der Anfang oder das Ziel ihrer Fahrt. Die Bezeichnung «Lücke» ist deshalb eine Absurdität. Nicht zuletzt deshalb höre ich bei diesem Titel stets statt «Lückenschliessung» «Lügenschliessung», es geht um die grosse Lüge vom Durchgangsverkehr, welcher den Weiterausbau des Autobahnnetzes mehrheitsfähig machen soll. Dieses Green- oder Brainwashing spricht nicht für die Vorlage.

Wir schlagen Ihnen deshalb erneut eine Titeländerung vor, genau wie 2002. Wir schlagen Ihnen vor: Die Vorlage soll schlicht und einfach

«Oberlandautobahn» heissen, wie 2002. Ich danke Ihnen für die Unterstützung.

*Regierungspräsident Markus Kägi:* Ein Grossteil der Oberlandautobahn ist bekanntlich bereits in Betrieb. Die Bezeichnung «Lückenschliessung» trifft daher den Sachverhalt recht gut. Denn bei diesem Vorhaben geht es nicht um die Oberlandautobahn insgesamt, sondern eben um das fehlende Teilstück zwischen Oberuster und dem Kreisel Betzholz. Diese Lücke soll nun mit der neuerarbeiteten Linienführung geschlossen werden. Der Antrag zielt auf den Titel der Kommissionsvorlage 5179c. Dieser Titel hat aber keinen Einfluss auf den Inhalt des Richtplans. Der Eintrag in der Richtplankarte bleibt gleich, und auch im Richtplantext ergibt sich keine Änderung. Ich empfehle Ihnen daher, den Minderheitsantrag abzulehnen.

#### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ruedi Lais gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

#### *I.–IV.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 57 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5179c zuzustimmen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **5. Bewilligung eines Objektkredits für den Ausbau der Schaffhauserstrasse in Bülach und Glattfelden (Hardwald)**

(Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 22. Juni 2016 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 10. Januar 2017

Vorlage 5288a

*Ratspräsidentin Karin Egli: Ziffer römisch I untersteht der Ausgabenbremse.*

*Erich Bollinger (SVP, Rafz), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Auf der Schaffhauserstrasse im Hardwald bei Bülach verkehren heute im Durchschnitt 27'000 Fahrzeuge pro Tag. Als Vergleich: Am Gotthard sind es 19'000 Fahrzeuge pro Tag. Bis 2030 wird der Verkehr noch um 20 Prozent zunehmen. Am Kreisel Chrüzstrass besteht schon heute ein Kapazitätsengpass, der zu grossen Rückstaus führt. An Werktagen reicht der Stau am Morgen bis auf die Autobahn A50 und nach Eglisau und am Abend bis auf die Autobahn A51 zurück. Im Hardwald ist es in der Vergangenheit auch wiederholt zu schweren Unfällen gekommen. Durch die Rückstaus bis auf die Autobahnen kommt es zu Ausweichverkehr auf untergeordnete Strassen in Bülach. Als Folge dieser Situation hat der Kantonsrat am 20. August 2012 die Motion 56/2009 dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen.

Neben den geplanten Ausbauarbeiten sind auch Erneuerungsarbeiten vorgesehen. Die vorhandene Schaffhauserstrasse muss im Zuge der Verbreiterung komplett ersetzt werden. Die Strassenentwässerung wird nach den heute geltenden Normen und Richtlinien ausgebaut. Im Bereich des Projektes liegt zudem der Wildtierkorridor Bülach, der auf der Achse Ostschweiz–Jura von nationaler Bedeutung ist. Die Wiederherstellung dieser Landschaftsverbinding ist im Richtplan eingetragen.

Die Kosten für das gesamte Vorhaben betragen 94,54 Millionen Franken. Davon entfallen 32,349 Millionen auf die Strassenerneuerung und die Entwässerung. Diesen Betrag hat der Regierungsrat als gebundene Ausgabe bewilligt. Die Bewilligung geschah jedoch unter dem Vorbehalt, dass der Kantonsrat den Investitionskosten von 62,191 Millionen zustimmt.

Ich zähle nur die wichtigsten Elemente des Projektes auf, weitere können Interessierte der Weisung des Regierungsrates entnehmen: Hauptelement des Projekts ist der Ausbau der Schaffhauserstrasse zu einer kantonalen Autobahn auf dem Streckenabschnitt Hardwald zwischen dem Anschluss Bülach-Nord und dem Kreisel Chrüzstrass. Der rund 2,9 Kilometer lange Strassenabschnitt wird auf vier Spuren mit Richtungstrennung und beidseitigen Randstreifen und mit Nothaltebuchten verbreitert, was dem Standard der kantonalen Autobahn A51, Kloten–Bülach, entspricht.

Der Kreisel Chrüzstrass wird abgesenkt und als sogenannter «Nüssli»-Kreisel gestaltet. Die Fahrspur für den Verkehr zwischen Eglisau und Bülach, der 60 Prozent des Verkehrsvolumens ausmacht, wird kreuzungsfrei über ein integriertes Brückenbauwerk geführt.

Weitere Bestandteile des Projekts sind eine behindertengerechte Fussgängerüberführung im südlichen Hardwald und eine Unterführung «Im Zelgli» für Radfahrende und für zu Fuss Gehende im Norden. Durch die Verbreiterung der Strasse muss zudem der Durchlass «Simmeligraben» kleintierauglich und hochwassersicher ausgebaut werden.

Die Mehrheit der Kommission für Planung und Bau stimmt dem Ausbau, wie von der Regierung beantragt, zu.

Eine Minderheit möchte mit einem Rückweisungsantrag lediglich die bestehende Strasse ohne Spurerweiterung sanieren und sicherer machen. Ebenso sollen der Wildtierübergang und die Fussgängerverbindung realisiert werden. Die Mehrheit der KPB lehnt das angesichts der schon heute bestehenden Überlastung der Strasse als wenig zukunftsorientierte Lösung ab.

Eine weitere Minderheit möchte, dass die Strassensanierung erst in Angriff genommen werden soll, wenn der bestehende Radweg vollwertig ersetzt worden ist. Und zusätzlich darf der neue Radweg im Maximum 3 Prozent länger werden. Die Mehrheit lehnt diesen Antrag ab, weil der Ersatz der bestehenden Radroute bereits im Radwegprogramm vorgesehen und auch schon auf gutem Weg ist. Bis zum Baubeginn 2020 ist die Radwegverbindung da, ausser es käme zu langwierigen Einsprachen. Diese Unsicherheit kann und will die Kommissionmehrheit nicht abdecken. Noch ein Wort zum maximal 3 Prozent längeren Radweg: Diese Forderung ist eine verdeckte Ablehnung oder Verhinderung, da diese 3 Prozent in etwa 80 bis 90 Meter sind und diese bereits beim «Nüssli»-Kreisel aufgebraucht werden.

Als Präsident der vorberatenden Kommission beantrage ich Ihnen, den Anträgen der Kommissionmehrheit zuzustimmen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

*Margreth Rinderknecht (SVP, Wallisellen):* Die SVP befürwortet den Objektkredit für den Ausbau der Schaffhauserstrasse zwischen Bülach und dem Kreisel Richtung Glattfelden und Eglisau. Wir hoffen sehr, dass auch die Umfahrung Eglisau in naher Zukunft realisiert werden kann, damit der tägliche Stau im nördlichen Unterland behoben oder zumindest vermindert werden kann. Dem Vorstoss, der heute zur Debatte steht, liegt eine im Jahr 2009 eingereichte Motion zugrunde.

Diese verlangte ein Ausführungsprojekt für den vor zehn Jahren verabschiedeten Verkehrsrichtplan. Der Kredit beinhaltet neben dem Ausbau auf vier Spuren eine Neugestaltung des Kreisels, wie ihn im Detail Erich Bollinger erklärt hat, sowie eine SABA, eine Strassenabwasserbehandlungsanlage, sowie verschiedene Unter- und Überführungen für Menschen zu Fuss und zu Velo und für grosse und kleine Tiere. Ebenfalls Teil des Kreditantrags ist die Verlegung der Erdgas-hochdruckleitung im Bereich des heutigen Kreisels respektive im Bereich der geplanten Überführung. Wir lehnen beide Minderheitsanträge, den Rückweisungs- als auch den Änderungsantrag ab. Dazu werde ich mich aber später nochmals melden. Danke.

*Jonas Erni (SP, Wädenswil):* Nach der heute Morgen diskutierten Autobahn durch ein Moorgebiet nun auch noch eine neue Autobahn mitten durch den Wald. Nichts Geringeres möchte die Baudirektion mit diesem Strassenausbau realisieren. Das heisst mehr Lärm, mehr Dreck, mehr Schadstoffe in einem der wichtigsten Naherholungsgebiete der Region, aber auch weniger Ruhezeiten und Lebensraum für Wildtiere. Zumindest Letzteres sollte auch die Jagdvertreter im Regierungsrat interessieren.

Wir sind der Meinung, der Streckenabschnitt Hardwald soll sicherer, aber nicht schneller werden. Die SP begrüsst deshalb die geplante bauliche Trennung der beiden Spuren, lehnt den Kapazitätsausbau auf der Schaffhauserstrasse hingegen klar ab. Wir unterstützen deshalb die Rückweisung des beantragten Kredites mit dem Auftrag zur Überarbeitung des Projektes. Im neuen Projekt soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine feste Mitteltrennung errichtet und eine behindertengerechte Überführung realisiert werden. Die geplante Wildtierüberführung muss auch aufgrund übergeordneter Vorgaben zwingend errichtet werden, um die isolierten Lebensräume zu vernetzen. Wir sind gegen den Kapazitätsausbau auf der Schaffhauserstrasse, da dies negative Auswirkungen auf die gesamte Verkehrsentwicklung hat. Die Spurerweiterung würde die Stauräume lediglich auf andere Strassenabschnitte verlagern, so zum Beispiel in Richtung Eglisau und Zürich, und mit einer Verlagerung von Stau entstehen bekanntlich neue Strassenüberlastungen und neuer Schleichverkehr. Zudem würde der Ausbau der Route zu einer Zunahme von Pendlerströmen von Norden her in Richtung Zürich führen. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen der kantonalen Raumplanung. Auf eine Spurerweiterung soll deshalb verzichtet werden und der bestehende Radweg erhalten bleiben. Falls der Antrag der Kommissionsmehrheit angenommen wird, pochen wir darauf, dass der neue Radweg gleichzeitig mit der Schliessung der be-

stehenden Radroute eröffnet wird. Denn eine nachträgliche Erstellung der neugeplanten Verbindung wäre verfehlt. Die betroffene Fahrradverbindung soll aufgrund ihrer Bedeutung für die Region jederzeit befahrbar sein.

Ein Kapazitätsausbau löst keine Verkehrsprobleme. Der Bau einer Schnellstrasse durch den Hardwald ist die falsche Massnahme zur Lösung unserer Verkehrsengpässe. Lehnen Sie die Spurerweiterung ab und unterstützen Sie den Antrag auf Rückweisung.

*Christian Müller (FDP, Steinmaur):* Mit dem Ausbau der Schaffhauserstrasse durch den Hardwald soll ein Strassenabschnitt saniert und erweitert werden, welcher chronisch überlastet ist und auf dem es in der Vergangenheit verschiedentlich zu schweren Verkehrsunfällen gekommen ist. Wer in der Region wohnt, kennt die täglichen Staus am Morgen aus Richtung Eglisau und am Abend am Autobahnende bei Bülach. Auch für Radfahrer ist es nicht wirklich angenehm, sich entlang der vielbefahrenen Strasse bewegen zu müssen. Das heute zu genehmigende Projekt wird in beiden Punkten eine Verbesserung bringen. Der Ausbau der Strasse auf vier Spuren mit Richtungstrennung und die Verlegung des Radwegs weg von der Schaffhauserstrasse löst zwar nicht alle Probleme zwischen Bülach und Rafz, es ist aber ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Natürlich braucht es auch noch die Umfahrung Eglisau, um die Verkehrsprobleme in diesem Raum wirklich lösen zu können.

Das vorliegende Projekt ist aus unserer Sicht gut geplant. Es bietet für alle Verkehrsteilnehmer einen Mehrwert, nicht nur für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*). Auch die Radfahrer profitieren von einem neuen Radweg, welcher zwar nicht Bestandteil des Projektes ist, jedoch voraussichtlich schon vor Beginn des Strassenausbaus zur Verfügung stehen wird. Auch die Tierwelt wird profitieren. Wo heute auf der ganzen Strecke eine unüberwindbare Barriere ist, wird es mit dem Ausbau einen Wildtierübergang geben, welcher den Wildwechsel ermöglicht. Diese Verbindung, welche schon seit 2001 im Richtplan vorgesehen war, wird die geforderte Vernetzung der Wälder zwischen der Ostschweiz und dem Jura ermöglichen. Nicht zuletzt bietet die Fussgängerüberführung auch für die Bevölkerung rund um Bülach eine Qualitätssteigerung in diesem wichtigen Naherholungsgebiet. Ein Projekt also, das für viele einen Mehrwert bringt.

Die FDP steht hinter diesem Projekt und betrachtet die Kosten von gut 62 Millionen als gut investiertes Kapital. Natürlich kann man auch die Augen vor der Realität verschliessen. Zusammen mit falschen Erwar-

tungen oder auch Hoffnungen in die Entwicklung der Mobilität kann man durchaus zum Schluss kommen, das Projekt sei zu gross und es müsse zurückgewiesen werden. Wir unterstützen dieses realitätsfremde Ansinnen nicht, ebenso wenig wie die geforderte Verknüpfung mit der Eröffnung des neuen Radweges. Bülach ist im kantonalen Richtplan als Wachstumsregion vorgesehen. Insbesondere das Gebiet Bülach-Nord, direkt beim heutigen Autobahnende, wird in den nächsten Jahren sowohl zusätzliche Arbeitsplätze wie auch Wohnraum anbieten. Dies dürfte noch zusätzlichen Druck auf die bereits überlastete Strasse im Hardwald ergeben. Auch wenn die Planung des Verkehrsnetzes in Bezug auf das erwartete Wachstum Lücken aufweist, der Ausbau dieses Nadelöhrs ist für die Wirtschaftsregion Zürcher Unterland auf jeden Fall dringend notwendig.

Folglich lehnt die FDP-Fraktion die beiden Minderheitsanträge ab und stimmt dem Antrag der Regierung zu.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Nachdem wir uns jetzt zwei Stunden lang über ein theoretisches Verkehrsprojekt und eine Linie unterhalten haben, dürfen wir uns jetzt mit einem ganz konkreten Projekt auseinandersetzen. Ich bin eigentlich ein bisschen erstaunt über dieses Projekt, denn in der Stellungnahme zu meinem Postulat 14/2016 bezüglich Kapazitätssteigerungen war die Regierung der Ansicht, wir haben keine kantonalen Hochleistungsstrassen und keine kantonalen Autobahnen. Zumindest dies wird sich vermutlich heute ändern und wir werden eine solche beschliessen, zwar nicht mit unserer Zustimmung, aber die Mehrheitsverhältnisse sind ja klar im Rat.

Weshalb sind wir gegen diese Kapazitätssteigerung? Wenn wir das Fahrzeitmodell im GIS (*Geoinformationssystem*) anschauen, dann gibt es eine Zeitersparnis von fünf Minuten. Für diese fünf Minuten sollen 62 Millionen Franken ausgegeben werden. Davon profitieren werden zuerst einmal 15'000 bis möglicherweise 20'000 Personen, die auf dieser Strecke unterwegs sind. Dafür sollen wir also so viel Geld ausgeben, damit diese fünf Minuten schneller am Ziel sind. Nun, was bedeuten aber diese fünf Minuten? Diese fünf Minuten bedeuten: Es ist eine Attraktivitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr. Diese Gegend nördlich, im Rafzerfeld, wäre auch attraktiver als Wohnort für Automobilpendler. Das widerspricht dem kantonalen Richtplan. Was wir eigentlich sagen möchten: Wir möchten dort nur ein sehr geringes Wachstum haben. Machen wir jetzt eine Attraktivitätssteigerung.

Und wenn wir nachher die Staus anschauen, dürfte das insgesamt einfach ein Pyrrhussieg sein. Also mit dieser Attraktivitätssteigerung einerseits für die bereits dort lebende Bevölkerung, die mit dem Auto dann zukünftig fünf Minuten schneller ist, und die zusätzlichen Einwohner, die dorthin angezogen werden, wird der Stau einfach wieder entstehen, dann einfach zweispurig statt einspurig. Das ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll.

Mit der Rückweisung haben wir auch diese Verkehrsproblematik bezüglich der Unfälle gelöst. Mit dieser Spurtrennung, die kommt, wird es weniger Unfälle geben. Und wenn es Unfälle gibt, werden sie weniger Auswirkungen auf den Verkehr haben, da zumindest in der einen Fahrtrichtung – ausser es sind natürlich Gaffer involviert – die Kapazität aufrecht erhalten werden kann. Also die Rückweisung ist auch verkehrspolitisch, raumplanerisch sicher die sinnvollere Variante. Daher bitte ich Sie: Stimmen Sie dem Rückweisungsantrag zu.

Wenn wir jetzt nochmals den Veloweg nehmen, den zweiten Minderheitsantrag, dann können wir feststellen: Eigentlich sind ja alle einverstanden. Der Veloweg kommt, der wird da gemacht, aber Sie möchten es nicht verknüpfen. Ich möchte einfach sagen: Ja, wenn es jetzt um ein Auto ginge, dann wäre das gar keine Diskussion. Dann müsste selbstverständlich zuerst die Ersatzverbindung für das Auto da sein, vorher können wir nicht irgendetwas machen. Wenn es um Velos geht – das Velo ist ja Ihrer Ansicht nach ein rein zweitklassiges Verkehrsmittel –, soll das keine Rolle spielen. Dieser Veloweg ist aber wichtig für die Kantonsschule in Bülach respektive für die Schüler der Kantonsschule in Bülach, die über diesen Veloweg zur Schule gehen. Sie sollen einen sicheren Radweg bekommen, und ich bin froh, dass die Lösung so weit fortgeschritten ist. Es sind aber verschiedene Planungsträger involviert, es kann Verzögerungen geben. Mit diesem Minderheitsantrag stellen wir sicher, dass es diese Verzögerungen nicht geben wird respektive es gibt einen gewissen Druck, das auch zu machen. Dieser Druck fällt ansonsten weg. Aber da Sie alle gesagt haben, das sei ja sowieso schon alles geregelt und das komme und werde vorher eröffnet, gibt es überhaupt keinen Grund, diesem Minderheitsantrag nicht zuzustimmen, ausser Sie möchten damit klar zum Ausdruck bringen: Velo ist zweitrangig, interessiert uns nicht. Schüler sind uns egal. Das ist die Aussage, die Sie machen möchten, daran werde ich vermutlich nichts ändern können.

Ich bitte Sie also, stimmen Sie dem Rückweisungsantrag zu, dann haben wir eine verkehrlich bessere Lösung. Und wir bauen keine verkehrspolitisch und raumplanerisch schlechten Lösungen auf. Und stimmen Sie, falls Sie die Strasse bauen möchten, wenigstens dem

Minderheitsantrag zu, damit die neue Radwegverbindung ganz sicher erstellt wird, bevor die alte aufgehoben wird. Herzlichen Dank.

*Martin Neukom (Grüne, Winterthur):* Erkennen Sie den linguistischen Unterschied? Jetzt sprechen wir von Engpassbeseitigung, vorher war es eine Lückenschliessung. Also wenn da vorher noch keine Strasse ist, schliesst man die Lücke, und wenn da schon eine Strasse ist, dann beseitigt man den Engpass. So funktioniert die Zürcher Verkehrspolitik ganz offensichtlich. Egal, was Sie wollen, Sie finden einen netten Ausdruck dafür, damit Sie nicht sagen müssen, eigentlich wollen wir ja die Kapazitäten ausbauen. Das finde ich doch interessant, dass Sie offensichtlich nicht einmal mehr zu Ihrer eigenen Verkehrspolitik stehen können und damit immer «Lückenschliessung» und «Engpassbeseitigung» sagen müssen, damit es nicht ganz so schlimm tönt.

Wussten Sie, dass in den 60er Jahren Autobahnen als ästhetisch galten? Damals fand man das ästhetisch und schön, wie sich die Autobahn durch das Tal schlängelt. Und mir wurde von einem älteren Herrn aus den 60er Jahren gesagt, dass es damals Werbung gab für Wohnungen. Da hat man die Wohnung angepriesen mit «Freie Sicht auf die Autobahn». Das heisst, man konnte dann vom Balkon aus auf die schöne Autobahn gucken und zusehen, wie da die Autos fahren. Damals war offensichtlich wirklich eine andere Stimmung. Wir merken, so hat sich die Wahrnehmung des Verkehrs leicht verschoben. Ihre Verkehrspolitik hingegen ist weitgehend unverändert. Sie machen immer noch die gleiche Verkehrspolitik wie in den 60er Jahren. Dass man überhaupt im Jahr 2017 noch beschliesst, neue Autobahnen zu bauen, finde ich grundsätzlich schon grotesk genug.

Also, wollen Sie jetzt durch den Hardwald auch noch eine Autobahn bauen? Sie wollen von zwei auf vier Spuren erhöhen, und wie immer wollen Sie damit die Engpässe beseitigen, Sie wollen den Stau beseitigen, weil Sie glauben, dass der Stau, wenn man nur genug Strassen baut, irgendwann weggeht. Dabei ist die Hardwald-Autobahn nicht nur klimaschädlich und nicht nur schlecht für die Luftqualität. Die Hardwald-Autobahn fördert zusätzlich auch die Zersiedlung. Sie fördert das grenznahe Wohnen. Sie fördert, dass man irgendwo in Deutschland wohnt und nachher mit dem Auto nach Zürich pendelt. Sie fördert aber auch die umgekehrte Richtung, nämlich den Einkaufstourismus, dass man schnell nach Deutschland fährt, um einzukaufen. Und das müssen wir nicht noch fördern. Wenn Sie diesem Projekt zustimmen, dann fördern Sie Einkaufstourismus, dann fördern Sie das Pendeln aus den Regionen. Natürlich sind Sie gegen Luftqualität und

ebenfalls ist dieses Projekt klimaschädlich. Wenn Sie diesem Projekt zustimmen, dann zeigen Sie auch, dass Sie von Klimapolitik überhaupt nichts halten.

Einen Vorteil hat dieses Projekt aber, einen konnte ich finden, und zwar ist es im Moment so: Dieser Strasse entlang gibt es einen Zaun, und das ist eine Barriere für die Wildtiere. Und in diesem Projekt ist ein Wildtierübergang eingebaut, er ist Bestandteil des Projektes. Dabei geht es darum, einzelne Gebiete, wo sich Wildtiere aufhalten, so zu vernetzen, dass sie solche Barrieren überqueren können. Das ist im Moment nicht der Fall. Mit dem Projekt soll das realisiert werden, und das ist super. Vielleicht möchte ja Herr Kägi (*Regierungspräsident Markus Kägi*) dann da einen Jagdsitz aufstellen, weil sich das dann gut eignet. Wie auch immer, jedenfalls finden wir diesen Wildtierübergang sehr gut. Deshalb stelle ich hier den Antrag, dass man dieses Projekt realisiert, aber hauptsächlich den Wildtierübergang. Und den Kapazitätsausbau auf der Strasse, den brauchen wir eigentlich nicht, wir sind ja nicht mehr in den 60er Jahren. Danke.

*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)*: Erfreut nehme ich zur Kenntnis, dass mindestens ansatzweise bei den Grünen die Zürcher Verkehrspolitik verstanden wurde, nämlich dass Lücken geschlossen werden müssen und dass Engpässe beseitigt werden sollen. 2009 haben dazu Matthias Hauser, Werner Scherrer und ich eine Motion eingereicht mit dem Titel «Projektierung und Vorbereitungsarbeiten für den Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden». Nun, nach über acht Jahren, liegt ein beschlussreifes Projekt vor, damit eben dieser Engpass beseitigt werden kann. Mit dem vorgesehenen Ausbau der Schaffhauserstrasse zu einer vierspurigen kantonalen Autobahn und dem Ausbau des Kreisel Chrützstrass können in Zukunft die heute oft auftretenden Staus im Bereich Bülach vermieden werden. Davon würde die lokale Bevölkerung gleich dreifach profitieren: Erstens, weil sie dank eines flüssigen Verkehrs nicht mehr so oft im Stau stecken würde, zweitens, weil der mit dem Stau einhergehende Ausweichverkehr auf die untergeordneten Strassen vermieden werden könnte, und drittens, weil mit einer Richtungstrennung der Strasse die Verkehrssicherheit deutlich erhöht würde. Und zu guter Letzt würden auch die Fussgänger und Velofahrenden profitieren, denn das Projekt beinhaltet auch eine von der Bevölkerung ausdrücklich gewünschte Fussgängerüberführung im Hardwald sowie die eben schon erwähnte Wildtierüberführung für Tiere. Und obschon es nicht Bestandteil dieser Vorlage ist, kommen auch die Radfahrer mit dem vorgesehenen Bau von neuen Radwegen in den Genuss von mehr Sicherheit.

Die CVP spricht sich daher für die regierungsrätliche Vorlage aus und lehnt die beiden Minderheitsanträge einstimmig ab.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Wer eine friedliche Stimmung in diesem Saal in Gefahr bringen möchte, stellt am besten die Frage, ob in der heutigen Zeit noch Strassen ge- oder ausgebaut werden sollen. Eigentlich erfreulich, zu welchen Emotionen wir hier drin fähig sind. Aber der Ärger ist immer gross, wenn die andere Ratsseite keine Einsicht zeigt. Ärger gibt es aber auch, wenn die Verkehrspolitik dem steigenden Bevölkerungswachstum nicht Rechnung trägt. Wie genau lösen wir diesen Gordischen Knoten? Kann der ÖV wirklich alles schlucken? Kann die Wirtschaft ihre Leistung erbringen und damit Arbeitsplätze erhalten? Werden zukünftige elektrobetriebene Fahrzeuge auch noch Verkehrswege vorfinden? Und so weiter, die Fragen sind vielfältig. Überlastete Dörfer wegen ungenügend bereitgestellter Verkehrsinfrastrukturen sind aber ein Faktum, das sich nicht durch Stillschweigen oder Nichtstun in Luft auflösen lässt. Zudem können und wollen wir uns nicht über die Anliegen der betroffenen Regionen hinwegsetzen. Wir sollten ernst nehmen, was eine Mehrheit der Bevölkerung will. Dabei ist für uns als EVP im vorliegenden Projekt das Sicherheitsbedürfnis der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ein zentraler Punkt. Die Sicherheit bei der Schaffhauserstrasse ist prekär und bedarf dringend einer Verbesserung. Ebenso bedeutsam ist dabei für uns, dass das vorgeschlagene Konzept der Vernetzung der verschiedenen Erholungs- und Lebensräumen von Mensch und Tier gerecht wird, meinetwegen auch mit Jagdhochsitz für den Regierungsratspräsident. Das finden wir bei diesem Projekt als sorgfältig bedacht und somit als erfüllt.

Unbefriedigend hingegen ist die ungeklärte Situation bei der Radwegprojektierung. Bevor bestehende Radwege aufgehoben werden, muss doch klar sein, ob und in welcher Ausführung diese wieder erstellt werden. Die Planer versichern uns zwar, dass das Radwegprojekt sogar noch vor dem Ausbau der Schaffhauserstrasse realisiert sein wird. Weil dieses Projekt jedoch nicht Teil des vorliegenden Objektkredites ist, könnten Einsprachen oder andere dem Velo nicht so wohlgesinnte Kräfte das Ganze verhindern. Es ist darum nur weise und fair, wenn der Minderheitsantrag von Thomas Wirth gutgeheissen wird. Planungssicherheit muss für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein. Nur so profitieren auch alle von Erneuerungen und Ausbauten von Verkehrsinfrastrukturprojekten.

Darum wird die EVP den Minderheitsantrag von Thomas Wirth unterstützen.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Wie es Sie wenig überraschen dürfte, wird die AL dieses Projekt nicht unterstützen, und dies aus grundsätzlichen Überlegungen. Ich bleibe hier mit meiner Flughöhe relativ hoch. Und zwar sind wir gegen mehr Verkehr und für eine gesunde Umwelt. Und nun stellt sich die Frage, wie man die vermehrten Mobilitätsbedürfnisse der steigenden Bevölkerung decken soll. Wir sind hier natürlich der Meinung, nicht mit mehr Strassen, sondern wenschon mit mehr ÖV. Und es ist halt schon so, wenn man hier eine zweite Spur beziehungsweise eine vierspurige Autobahn baut, erhöht man die Leistungsfähigkeit. Und was passiert dann? Es ergibt sich mehr Verkehr – mehr Verkehr, als es jetzt auch schon hat. Diesen Vergleich kann man nicht nur beim Individualverkehr ziehen, sondern man kann auch die Geschichte des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) anschauen. Die Passagierzahlen des ZVV haben sich auch erhöht mit einer Verbesserung des Angebotes. Und die Position der AL ist hier klar: Wir wollen wenschon eine Erhöhung beim öffentlichen Verkehr. Der Anteil der Benutzer des öffentlichen Verkehrs soll steigen und nicht derjenige der PKW-Benutzer. Auch haben wir Bedenken beim Ausbau einer Strasse im Wald sowie bei der Prioritätensetzung betreffend den Veloweg. Hier ist uns nicht klar, auch weil es nicht Teil des Objektkredites ist, wie schon erwähnt, ob der Veloweg wirklich mit der Strasse zusammen beziehungsweise zeitgerecht fertiggestellt werden soll. Des Weiteren finden wir auch Wildtierübergänge sympathisch, deswegen werden wir den Minderheitsantrag von Martin Neukom unterstützen. Im Weiteren werden wir, wie bereits gesagt, das Projekt ablehnen. Dankeschön.

*Peter Häni (EDU, Bauma):* Bei der Einreichung der Motion 56/2009 sprach man von 20'000 Fahrzeugen pro Tag. Heute, acht Jahre später, sprechen wir von 27'000 Fahrzeugen, entspricht 35 Prozent mehr. In den nächsten 13 Jahren wird eine Zunahme von 20 Prozent prognostiziert, dann sprechen wir von 32'400 Fahrzeugen jeden Tag. Beim Streckenabschnitt Hardwald kam es wiederholt zu schweren Unfällen. Und aufgrund der Rückstaus wurde auf das Lokalnetz Bülach ausgewichen, zum Leidwesen der Bevölkerung. Auf der Grundlage des vom Kantonsrat am 26. März 2007 verabschiedeten Verkehrsrichtplans, ein Ausführungsprojekt für den Autobahn-Zusammenschluss Bülach–Glattfelden vorzulegen, ist es heute, zehn Jahre später, an der Zeit,

vorwärts zu gehen und Nägel mit Köpfen zu machen. Mit dem Ausbau auf vier Spuren wird dem Verkehrsaufkommen Rechnung getragen. Die Minderheitsanträge sind aus Sicht der EDU nicht zielführend. Wenn man von Verkehrssicherheit spricht, beispielsweise mit einer Mittelleitplanke ohne Fahrbahnausbau, so ist das ein Trugschluss. Auf der Forchstrasse, baugleich, Mittelleitplanke, passieren immer wieder schwere Unfälle, obschon Leitplanken vorhanden sind.

Schauen wir der Realität in die Augen und planen für die Zukunft. Der Verkehr wird kommen und dafür müssen wir gerüstet sein. Die EDU lehnt die Minderheitsanträge ab und stimmt dem Antrag der Regierung zu. Danke.

*Cornelia Keller (BDP, Gossau):* Auf der Schaffhauserstrasse im Hardwald verkehren heute 27'000 Fahrzeuge pro Tag, wir haben es bereits gehört. Ich mache gerne nochmals den Vergleich mit dem Gotthard mit täglich «nur» 19'000 Fahrzeugen. Bis 2030 wird der Verkehr um rund 20 Prozent zunehmen. Das ist eine Tatsache, liebe Verhinderer der freien Mobilität. Schon heute besteht ein Kreisel an der Chrüzstrasse, ein gewaltiger Engpass. Es muss gehandelt werden. Hauptbestandteil sind der Ausbau der Schaffhauserstrasse zu einer kantonalen Autobahn und die Neugestaltung des Kreisels Chrüzstrass. Mittels eines integrierten Brückenbauwerks soll der Kreisel angepasst werden.

Die ablehnenden Stimmen in der KPB bemängelten die Aufhebung der Veloschnellstrecke, die aber in einem neuen Projekt eingebettet werden soll. Während des Baus und zugunsten der Wildtiere und der Fussgänger gibt es vorläufig keine Veloschnellstrecke. Weiterhin gibt es aber eine normale Veloweg-Verbindung.

Die BDP unterstützt den Projektkredit und lehnt die Minderheitsanträge ab.

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Somit ist die Liste der Fraktionssprecherinnen und -sprecher abgeschlossen.

*Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen):* Seit meiner Kindheit warte ich auf den heutigen Beschluss des Kantonsrates. Die Fahrt von Hüntwangen zu meinen Grosseltern in Bülach dauerte in den 80er Jahren bei guten Verhältnissen 11 Minuten und 30 Sekunden, bei schlechten Verhältnissen bis zu 45 Minuten. Man musste schon damals zirkeln, um am Abend nicht in den sogenannten Stau durch den Hardwald zu kommen. Nun, 35 Jahre später, packt der Kantonsrat das mittlerweile

oft während des ganzen Tages bestehende Stauproblem endlich an. Hoffentlich verzögerungsfrei, sprich ohne die beiden Minderheitsanträge, die dem ganzen Projekt einfach noch böswillige Knebel zwischen die Beine werfen. Dazu einige Worte:

Der erste Minderheitsantrag fordert zum einen, was es selbst heute nicht gibt: Die heutige Hardwaldstrasse reisst seit jeher einen – bevor es links und rechts der Fahrbahn einen Zaun gab – tödlichen, später unüberquerbaren Graben für Wildtiere und Fussgänger durch den Hardwald. Sowohl ein Fussgängerübergang als auch ein Wildtierübergang sind nun im Projekt vorgesehen, ebenso gegenüber heute bessere Sicherheitsmassnahmen, die Sie mit der Mitteltrennung im Minderheitsantrag ja auch fordern. Sie stellen den Antrag nur aus einem Grund: Sie wollen den Ausbau auf vier Spuren nicht. Damit aber verhindern Sie die Lösung der Stauproblematik nachhaltig. Ein Teil des Staus entsteht wegen der Zusammenführung der Flughafen-Autobahn von vier auf zwei Spuren. Wer Ihrem Antrag zustimmt, entkernt somit das Projekt von seinem Sinn. Man kann sich dann das Geld sparen. Der Ausbau auf vier Spuren zwischen Autobahnende Bülach Nord und dem Kreisel Chrüzstrass ist dringend notwendig. Fahren statt Stehen verhindert Umweltbelastung durch Verkehr, der sowieso durch dieses Nadelöhr muss. Die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, die heute diesen Weg wählen, sind mutig. Erstens inhalieren sie mehr Abgase, als sie es auf jedem anderen Fahrradweg im Kanton tun würden. Zweitens kommt es alle paar Jahre zu sehr tragischen, auch tödlichen Unfällen auf diesem Fahrradweg, weil Autofahrer die Spur verfehlen. Drittens führt der Fahrradweg aus dem oder ins Bülacher Industriequartier oder zum Scheibenstand. Wer nach Bülach-Süd muss oder zur Kantonsschule oder in die Altstadt, wählt schon heute den Weg hinter dem Hardwald hindurch. Und dieser Weg hinter dem Hardwald wird, die Vorlage verspricht es, kürzer, als er heute ist, und erst noch autofrei.

Ihr Antrag mit dem höchstens 3 Prozent längeren Fahrradweg tönt konstruktiv, ist es aber angesichts der lokalen Verhältnisse – und von denen, die hier gesprochen haben, ist keiner aus dem Bezirk Bülach wirklich lokal –, angesichts der lokalen Verhältnisse ist der Antrag überhaupt nicht konstruktiv. Er zielt auch nur auf eines: Auf die Verhinderung der Hardwald-Entlastung. Dieser Verhinderungstaktik muss man mit einer Grundsatzschelte zu links-grüner Verkehrspolitik begegnen. Wir haben Verkehrsplaner gehört, aber von Verkehrs- oder Wirtschaftsgeografie haben Sie wenig Ahnung. Verkehr ist wie Wasser: Mehr Wasser fliesst – so nehmen Sie fälschlicherweise an –, wenn man grosse Rohre baut. So ist Ihre simple Logik. Lassen wir die Lei-

tungen klein, so bleibt der Verkehr gering. Richtig ist aber: Wasser fliesst nur, weil es ein Gefälle hat. Die Rohrgrösse bestimmt lediglich den Druck. Das Gefälle beim Verkehr entsteht dadurch, dass die meisten Arbeitsplätze im Glatttal und unmittelbar in und um die Stadt Zürich liegen und entstehen und dass gleichzeitig nördlich des Hardwalds die Landpreise und damit die Wohnkosten bezahlbar sind. Also wohnen viele, gerade Menschen des unteren Mittelstandes, die sich teurere Lagen nicht leisten können, dort, wo ich wohne, und arbeiten in Zürich. Man nimmt die Reisezeit für die günstigeren Verhältnisse in Kauf. Je beschwerlicher Sie nun die Verkehrsbedingungen lassen, desto tiefer die Wohnkosten im Norden, desto weniger Arbeitsplätze im Norden, desto grösser bleibt das Gefälle und desto mehr Druck haben Sie auf die Strasse. Das ist der Grund, dass trotz der misslichen Verkehrsverhältnisse der Verkehr immer zugenommen hat. Wenn Sie die Strasse hingegen ausbauen, steigen die Wohnkosten auch im Rafzerfeld, haben unsere Gewerbler mehr Arbeitsplätze, dank denen man nicht mehr nach Zürich reisen muss, nützen Sie also der Region und der Umwelt. Dies gilt insbesondere deshalb, da die Entwicklung und das Wachstum der Region durch das Raumordnungskonzept dank der Kulturlandinitiative sowieso begrenzt, also endlich und absehbar ist.

Doch wir lösen nicht ein zukünftiges Problem, sondern ein heutiges Problem – ich habe es gesagt –, ein Problem, das seit 40 Jahren besteht. Wenn Sie nun zu diesem Projekt Nein stimmen, so wäre das überhaupt kein Beitrag an die Umwelt ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Herr Hauser, Ihre Zeit ist abgelaufen *(Heiterkeit)*. Ihre Redezeit, Entschuldigung.

*Daniel Heierli (Grüne, Zürich):* Herr Hauser, ich glaube, Sie haben nicht begriffen, wie ein Wasserhahn funktioniert. Dort wird nämlich genau mit dem Querschnitt reguliert, wie viel Wasser ausfliessen soll. Je kleiner der Querschnitt, desto weniger Wasser. Wenn man ihn öffnet, gibt's viel Wasser. Und ähnlich ist es auch bei Strassen. Danke.

*Regierungspräsident Markus Kägi:* Ich möchte mit einer kurzen Geschichte beginnen: Vor etwa drei Jahren fand eine Versammlung der Bau- und Umweltdirektorenkonferenz statt. Neben mir sass Markus Züst. Er ist heute nicht mehr im Regierungsrat des Kantons Uri, aber dannzumal war er auch verantwortlich für den Verkehr. Wir standen vor der bekannten Abstimmung zum Gotthard *(Sanierung und Ausbau*

*des Gotthard-Strassentunnels*) und er hat sich dafür eingesetzt, dass die Urner Regierung das nicht wolle. Aber er hat gesagt: «Immerhin 17'000 Fahrzeuge fahren täglich da durch den Gotthard, das ist ja schon wahnsinnig.» Ich habe mich dann zu Wort gemeldet und habe ihm gesagt: «Ja, aber ich weiss nicht, ob du Eglisau kennst. Dort sind es 27'000 auf der Hardwaldstrasse.» Da hat er spontan gesagt «Das glaube ich Dir nicht. Es kann doch niemand an einem anderen Ort so viele Fahrzeuge haben wie wir bei uns im Urnerland». Er hat dann im Internet nachgeschaut, ist eines Besseren belehrt worden und hat sich bei mir dann auch entschuldigt und hat gesagt: «Bei euch im Kanton Zürich geht ja wirklich die Post ab.» Ich habe gesagt: «Ja, das ist nur der Hardwald, aber gehe mal Richtung Wallisellen, da sind wir dann in den Hundertausenden drin.»

Damit will ich einfach sagen: Dieses Projekt, das wir aufgelegt haben, ist, denke ich, ein Gewinn für alle: Ein Gewinn für die Autofahrenden, es ist aber auch ein Gewinn für die Velofahrenden. Es ist ein Gewinn für die Spaziergänger und es ist auch ein Gewinn für die Wildtiere. Und Herr Erni, wenn Sie sagen, es gebe mehr Lärm, mehr Dreck, wenn die Kolonnen stehen und das Auto, der Motor läuft, was ist da besser? Ein Stau oder ein Verkehr, der fliesst? Ich bin überzeugt, dass es besser ist auch für die Natur, dass der Verkehr, wenn wir Verkehr haben, fliesst, als wenn wir im Stau stehen und die Abgase einfach so in die Luft geblasen werden. Das ist sicher nicht gut für die Natur.

Dann noch mit einem kleinen Schmunzeln: Es gibt keine Wildruhezone, sondern es gibt dann einen Wildübergang. Dort wird sicher kein Hochsitz für den Baudirektor hingestellt, weil er a) nicht zu diesem Revier gehört und weil man das b) nicht darf und weil es c) auch noch eine Ethik gibt. Jagen heisst nicht mit Engpass Jagen. Das einfach noch zum Abschluss.

Ich bitte Sie, diesen Kredit zu genehmigen. Das Unterland wartet. Und ich kann nur Herrn Hauser, der immer noch da ist, bestätigen, dass es, wenn Sie dort leben und täglich durch diesen Engpass gehen müssen, ein Horror ist. Und bitte denken Sie auch an diese Leute im Rafzerfeld, denken Sie auch an die Leute ausserhalb der Schweiz, Baden-Württemberg, die täglich reinkommen, um ihrer Arbeit nachgehen zu können. Ich bitte Sie daher um ein kräftiges Ja. Danke.

***Minderheitsantrag Martin Neukom, Jonas Erni, Felix Hoesch (in Vertretung von Theres Agosti), Andrew Katumba, Thomas Wirth:***  
*Der Objektkredit wird an den Regierungsrat zurückgewiesen.*

*Das Projekt ist zu überarbeiten: Auf eine Spurerweiterung soll verzichtet werden. Die Strasse soll mit einer festen Mitteltrennung ergänzt werden. Ebenfalls zu realisieren sind der Wildtierübergang und die behindertengerechte Fussgängerüberführung.*

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Martin Neukom gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 99 : 60 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), Ziffer I der Vorlage 5288a zuzustimmen.** Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

*II.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

***Minderheitsantrag Thomas Wirth, Jonas Erni, Felix Hoesch (in Vertretung von Theres Agosti), Andrew Katumba, Martin Neukom:***

*I. ...*

*II. ...*

*III. Die bestehende Fahrradverbindung parallel zur Strasse durch den Hardwald wird erst aufgehoben, wenn eine gleichwertige Alternative zur Verfügung steht. Das heisst konkret: Keine Fahrflussunterbrechungen, durchgehend asphaltiert, weitgehend motorfahrzeugfrei und höchsten 3% länger als heute.*

*Dispositiv III–V werden zu IV–VI.*

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Ich möchte an dieser Stelle Matthias Hauser ganz herzlich danken, der noch die lokalen Aspekte

in diesen Antrag eingebracht hat. Er hat gesagt, der neue Veloweg sei attraktiver und kürzer. Von dem her sind diese Bedingungen erfüllt. Ich bitte Sie jetzt einfach, stimmen Sie diesem Minderheitsantrag zu. Das alles ist vorbereitet, damit ist es ganz klar sichergestellt, dass die Radverbindung für die Schüler aus dem Raum Glattfelden–Eglisau zur Kantonsschule in Bülach ständig und immer sichergestellt ist und nicht unterbrochen wird. Daher stimmen Sie bitte dem Antrag zu.

*Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen):* Thomas Wirth, nur eine Korrektur: Ich habe gesagt, der neue Fahrradweg sei kürzer als derjenige, der jetzt hinter dem Hardwald durchgeht, den man braucht, wenn man in die Altstadt fährt, wenn man nach Bülach-Süd fährt, wenn man in die Kantonsschule fährt. Aber der Antrag fordert einen kürzeren Veloweg als derjenige, der heute gefährlich ist, mitten ins Industriequartier und heute entlang der Hardwaldstrasse geht. Der Antrag ist komplett falsch.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal:* Der Antrag, den ich hier stelle, fordert keinen kürzeren Veloweg, als er heute besteht. Er akzeptiert eine gewisse Verlängerung. Es ist aber wichtig, dass wir kurze Velowege haben, damit diese Verbindungen attraktiv sind. Eine gewisse Verlängerung ist in diesem Antrag durchaus enthalten und darf somit auch realisiert werden.

### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Wirth gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 70 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

### *III.–V.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

## **6. Bewilligung eines Objektkredites für den Neubau eines Kreisels und die Redimensionierung der 634 Feldstrasse in Urdorf**

(Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 22. Juni 2016 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 31. Januar 2017

Vorlage 5287a

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Ziffer römisch I untersteht der Ausgabenbremse.

*Erich Bollinger (SVP, Rafz), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Mit der Eröffnung der Westumfahrung Zürich wurde die Birmensdorferstrasse vom Verkehr entlastet und soll nun sicherer und siedlungsverträglicher gestaltet werden. Im Rahmen der Strasseninstandsetzung soll auch die Feldstrasse, die vor rund 30 Jahren als Autobahnzubringer erstellt wurde, redimensioniert werden. In enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Urdorf wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet, mit dem die beiden Kantonsstrassen siedlungsverträglicher gestaltet und die Verkehrssicherheit erhöht werden können.

Hauptelement des Projektes ist die Reduktion der bisher vierspurigen Feldstrasse im Abschnitt Einmündung «Im Embri» bis zur Einmündung Birmensdorferstrasse auf zwei Fahrspuren und der Neubau des Betonkreisels Feldstrasse/Birmensdorferstrasse. Für den durchschnittlichen Tagesverkehr von rund 7000 Fahrzeugen ist die heutige richtungsgetrennte, vierspurige Feldstrasse überdimensioniert.

Die Gesamtkosten des Strassenprojekts betragen 11,87 Millionen Franken. Der Beitrag der Gemeinde Urdorf beträgt 2,159 Millionen Franken. Der Regierungsrat genehmigte eine gebundene Ausgabe von 5,77 Millionen Franken für die Sanierung des Belags und die Erneuerung der Entwässerung und beantragt dem Kantonsrat neue Ausgaben in der Höhe von 3,941 Millionen Franken. Die durch den Rückbau der Feldstrasse entstehenden schmalen Flächen wurden den Anstössern zum Kauf angeboten. Die Anstösser haben Interesse bekundet und die Vorverträge in Höhe von 1,9 Millionen Franken liegen unterzeichnet vor.

Die KPB stimmt dem Projekt in der Mehrheit zu. Stoff für Diskussionen lieferte die Tatsache, dass heutige Busbuchten in Fahrbahnhaltestellen gewandelt werden sollen. Fahrbahnhaltestellen gelten den einen als sicherer für Fussgänger und besser für die Fahrplanstabilität,

da der Bus nicht wieder in den Verkehr einfädeln muss. Für die anderen ist ein stehender Bus auf der Fahrbahn eine Behinderung des MIV (*motorisierter Individualverkehr*) und vor allem auch der Blaulichtorganisationen.

Wir haben dazu zwei Anträge:

Antrag 1: Der Rückweisungsantrag, sieht in den Fahrbahnhaltestellen auf gleicher Höhe eine eigentliche Blockierung des MIV. Für die Ausbildungen von Busbuchten sei genügend Land im Eigentum des Kantons vorhanden. Somit entstehen keine Landkosten für einen Erwerb. Die neue Fahrbahn soll so geführt sein, dass die Busbuchten kein privates Land tangieren. Der Rückweisungsantrag zur Überarbeitung des Projektes wird von der Mehrheit nicht zuletzt aufgrund von terminlichen Überlegungen zurückgewiesen. Die Gemeinde Urdorf wartet dringend auf diese Vorlage. Eine Zurückweisung ist für einen Teil der Mehrheit auch darum keine Option, weil sie dem zweiten «Busbuchten-Antrag» gut zustimmen kann.

Antrag 2: Die Gestaltung der Haltestelle «Neumattstrasse, Richtung Endstation Weihermatt, nördliche Fahrbahnseite» als Busbucht ist leicht möglich und gemäss Tiefbauamt mit relativ geringen Mehrkosten von 70'000 Franken zu machen. Der Landerwerb für 80'000 Franken ist nicht Gegenstand der Vorlage. Die Mehrheit der KPB stimmt deshalb der entsprechenden Änderung der Vorlage zu. Die Minderheit stellt fest, dass es aufgrund der zwei Bushalte pro Stunde mit einer Umschlagszeit von je 10 bis 12 Sekunden keine Busbucht brauche.

Als Präsident der vorberatenden Kommission beantrage ich Ihnen, den Anträgen der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

***Minderheitsantrag Pierre Dalcher, Erich Bollinger, Martin Hübscher, Christian Mettler, Margreth Rinderknecht:***

*Der Objektkredit wird an den Regierungsrat zurückgewiesen.*

*Das Projekt ist zu überarbeiten: Für die Haltestelle «Neumattstrasse» der Linie 311 soll auf beiden Strassenseiten jeweils eine Ausbildung für eine Busbucht umgesetzt werden.*

*Pierre Dalcher (SVP, Schlieren):* Die Grundlage des gesamten Projektes ist der Sanierungsbedarf der Birmensdorfer- und Feldstrasse, beides kantonale Strassen. Sanierungsbedarf liegt beim Belag der Strasse wie auch beim Ausbau der Entwässerung im gesamten Projektperimeter. Für das gesamte Projekt wurde der Betrag von 19,08 Millionen

Franken budgetiert. Die Gemeinde Urdorf wird an das gesamte Projekt 3,167 Millionen Franken beisteuern, denn gleichzeitig mit diesen Bauten werden auch gemeindeeigene Bauten erstellt. Die Gemeinde Urdorf hat im September 2009 ihrem Kostenanteil an der Urne zugestimmt. Ein Abschnitt des gesamten Projektes Kreisel-Zentrum bis Dorfausgang Oberurdorf wurde bereits realisiert. Für die Bewilligung des vorliegenden Objektkredites geht es um folgenden Teilbereich des gesamten Projektes. Dieser beinhaltet die Redimensionierung der Feldstrasse von jetzt vier Spuren auf neu zwei Spuren. Weiter soll neu die Feldstrasse mit einem Kreisel in die Birmensdorferstrasse eingebunden werden. Dafür wurde ein Betrag von 5,77 Millionen Franken als gebundene Ausgabe vom Regierungsrat gesprochen, vorbehaltlich der Zustimmung des Kantonsrates zu den zusätzlichen 3,41 Millionen. Die Gemeinde Urdorf hat für diesen Streckenteil einen Anteil von 2,15 Millionen Franken bewilligt. Somit ergibt dies einen Totalbetrag von 11,87 Millionen Franken. Die Feldstrasse wurde vor 30 Jahren als Zubringer für die Autobahn A4 in dieser Dimension gebaut. Mit der Redimensionierung will die Gemeinde Urdorf diesen Abschnitt siedlungsverträglicher gestalten. Durch die Redimensionierung wird auf der nördlichen Strassenseite Land frei, das den angrenzenden Landbesitzern zum Kauf angeboten wird. Dabei handelt es sich um circa 1500 Quadratmeter, es wird mit einem Erlös von 1,9 Millionen Franken gerechnet. Dieser Erlös ist nicht Bestandteil dieser Kreditvorlage.

Die Bushaltestellen werden neu behindertengerecht ausgelegt. Der MIV wie auch der Veloverkehr, mindestens nach Gesetz, werden neu bei Anhalten eines Busses an der Haltestelle hinter dem Bus blockiert. Somit sind wir beim Hauptthema «Busbuchten oder Fahrbahnhaltestellen». Es ist richtig, dass auch heute bereits Fahrbahnhaltestellen an der Haltestelle Neumattstrasse existieren. Da aber in beiden Richtungen eine Doppelspur existiert, konnte man die anhaltenden Busse elegant umfahren, ohne jemanden zu gefährden. Bei der Vorlage 5269, Radstreifen in Wetzikon, kritisierte man uns bei der Forderung nach Busbuchten wegen des fehlenden Landes und der damit verbundenen Kosten für den Landkauf. In diesem Projekt ist das Land vorhanden, sogar im Eigentum des Kantons Zürich. Begründung heute: Schlicht und einfach «nicht nötig» und – ein wenig tiefgründiger – «Wie ist eine solche Ausgabe beim angespannten Finanzhaushalt des Kantons zu rechtfertigen?». In den AZ Medien vom 16. Februar 2017 kann gelesen werden, dass eine solche Busbucht, Kosten circa 70'000 Franken, allen Sparmassnahmen zuwiderlaufe. Anscheinend bezieht sich diese Aussage auf die Leistungsüberprüfung 2016. Somit stellt sich grundsätzlich doch die Frage: Ist heute der richtige Zeitpunkt für eine

solche Investition? Ich erinnere: Es existiert eine intakte Infrastruktur, die mit einem gebundenen Kredit von 5,77 Millionen Franken saniert werden kann. Wenn wir schon einen angespannten Finanzhaushalt im Kanton haben, dann sind diese 3,941 Millionen Franken Luxus und wären ein wirkliches Sparpotenzial. Dass dies nicht abwegig ist, kann in den Unterlagen der Gemeinde Urdorf, Ergebnisse der vorberatenden Gemeindeversammlung 1. Juli 2009, nachgelesen werden. Der Kanton stellte eine Gemeindebeteiligung der Kosten für die Neubauten als Bedingung. Ansonsten werden diese beiden Strassenzüge vom Kanton weder redimensioniert noch neu gestaltet. Ich wiederhole: Hier liegt ein viel grösseres Sparpotenzial vor, nämlich ein um ein 56-Faches grösseres Potenzial als bei unserer Busbucht. Sicherlich werden etwelche Personen im Rat entgegenen, das Volk von Urdorf habe zugestimmt. Richtig, sogar alle Parteien waren anscheinend für die Vorlage. Die Zustimmung zu diesem Projekt hält sich aber in Grenzen, denn das Volk stimmte unter diesen tollen Voraussetzungen nicht etwa mit 66 bis 75 zu erwartenden Prozenten zu, nein, es reichte gerade mal für 52,5 Prozent. Weiter muss hier ganz klar gesagt werden: Das Urdorfer Stimmvolk hat über seinen Gemeindebeteiligungsbeitrag abgestimmt. Heute stimmen wir über den Kantonsbeitrag von ebenfalls 4 Millionen Franken ab.

So nebenbei, betrachten wir die Bushaltestelle Neumattstrasse selber: Diese befindet sich 250 Meter von der entfernten Haltestelle Neumatt, somit also klar innerhalb der zumutbaren Distanz von 400 Metern zum Erreichen einer Haltestelle. Dies zeigt sich auch in den Fahrgastzahlen für diese Haltestelle: Im Jahr 2015 verzeichnete diese Haltestelle an Werktagen durchschnittlich 345 Ein- und Ausstiege. Inzwischen, seit Dezember 2015, hat sich das Angebot mit den Buslinien verändert, und im Jahr 2016 wurde diese Haltestelle für 161 Ein- und Ausstiege verwendet. Wirtschaftlichkeit sieht anders aus. Ein Verzicht auf diese Haltestelle mit diesen Kennzahlen sollte in Betracht gezogen und an diskutiert werden.

Sie sehen, wenn Sie wirklich einen Sparbeitrag leisten wollen, dann müssen Sie diese Vorlage ablehnen. Ansonsten wirken Sie unglaublich unwürdig. Da wirken unsere zusätzlichen 70'000 Franken als Kommissionsantrag für eine Busbucht fast kleinlich. Somit entsteht ein neuer Kreditbetrag von 4,011 Millionen Franken. Und vergessen Sie nicht, diese Busbucht ermöglicht auch den Velofahrern ein gesetzeskonformes Vorbeifahren an einem haltenden Bus. Dies steigert das Sicherheitsgefühl. Danke.

*Andrew Katumba (SP, Zürich):* Ich muss, glaube ich, mein Votum umschreiben nach diesem fulminanten Einstieg, Pierre Dalcher. Ich werde versuchen, auf einige deiner Argumente auch einzugehen.

Nach zahlreichen Strassenausbauprojekten freue ich mich, wie heute, zwischendurch auch mal ein Strassenredimensionierungsprojekt bewilligen zu können. Wir haben es gehört, vor über 30 Jahren wurde diese Feldstrasse in Urdorf zu einem vierspurigen Autobahnzubringer ausgebaut. Nach der Eröffnung der bekannten Westumfahrung vor knapp acht Jahren kann diese nun endlich – ich sage nochmals: endlich – wieder auf ein quartierverträgliches Niveau zurückgebaut werden. Die MIV-Lobbyisten mussten lange nach einem Vorwand suchen, um das von der Gemeinde in Zusammenarbeit mit der Baudirektion erarbeitete Projekt abzuschliessen. Pièce de Résistance – wir haben es gehört – ist eben die geplante Kap-Haltestelle der Buslinie 311, welche den Verkehr auf unzulässige Weise zurückstauen könnte. Argumente aus der Verwaltung, wonach der Bus die Haltestelle lediglich zweimal pro Stunde bedient und während 10 bis 15 Sekunden anhält, prallten ab, obwohl das Verkehrsaufkommen – wir haben es nochmals gehört – pro Stunde rund 7000 Fahrzeuge beträgt.

Gut, ich weiche jetzt ein bisschen ab. Ich habe mir auch schon überlegt, welche Argumente wir einbringen könnten, um dieses Projekt abzuschliessen. Uns sind keine eingefallen. Ich möchte nochmals daran erinnern: 2009 hat man zusammen diese Volksabstimmung durchgedrückt. Jetzt, acht Jahre später, wenn es um die Umsetzung geht, beisst man sich die Zähne daran aus. Wie schaffen wir es, diese Strasse, obwohl man sie nicht braucht, obwohl es für diese 7000 Bewegungen pro Stunde keine vierspurige Strasse braucht, wie schaffen wir es, dieses Projekt dennoch abzuwürgen? Es ist wirklich ein interessanter Vorschlag. Stimmt, am günstigsten ist, wenn man das nur saniert, wenn man diese vier Spuren so belässt. Ich bin dann gespannt, wie die Urdorfer Bevölkerung darauf reagieren wird, vor allem bei den nächsten Wahlen 2019.

Wir von der SP unterstützen dieses sinnvolle Projekt nicht nur, weil es um eine Redimensionierung geht, sondern auch weil zusätzliche Velospuren gebaut werden. Und die Stadt Zürich macht es vor: Auch mit der Eröffnung der Westumfahrung hat man verschiedene Redimensionierungsprojekte in der Stadt Zürich auch gegen den Widerstand der – ich sage es jetzt mal so – MIV-Fraktion durchgedrückt. Jetzt, neun Jahre später, sieht man: Es funktioniert. Die Westumfahrung funktioniert, der Verkehr hat in der Stadt merklich abgenommen. Und dieses Erfolgsrezept würde auch den Urdorfern gut tun, vor allem für die An-

rainerinnen und Anrainer. Darum weisen Sie diesen Rückweisungsantrag ab und stimmen Sie der Vorlage unverändert zu. Besten Dank.

*Christian Müller (FDP, Steinmaur):* Nach jahrelanger Planung soll die Feldstrasse in Urdorf gemäss dem Betriebs- und Gestaltungskonzept der Gemeinden redimensioniert werden und eine siedlungsverträglich Gestaltung erhalten. Dazu beantragt die Regierung einen Objektkredit von knapp 4 Millionen. Es ist unbestritten, dass diese Anpassungen angebracht sind. Die heutige Dimension der Strasse bietet aufgrund der heutigen Verhältnisse Überkapazität. Die Details des Projekts haben wir vorgängig bereits ausführlich gehört, ich gehe nicht weiter darauf ein. Dass der Verkehrsfluss auf der verkleinerten Strasse noch zusätzlich durch Fahrbahnhaltestellen für den Busbetrieb behindert werden soll, ist jedoch störend. Insbesondere kann in einer Fahrtrichtung, Richtung Endstation Weihermatt, auf der nördlichen Fahrbahnseite eine Busbucht mit geringen finanziellen Mitteln erstellt werden. In Anbetracht der tiefen Gestehungskosten lohnt sich das Freihalten der Fahrbahn an dieser Stelle. Auch wenn der heutige Busbetrieb und die aktuellen Frequenzen dies vielleicht nicht als notwendig erscheinen lassen, kann sich diese Situation in Zukunft ändern, insbesondere da die Region Limmattal als Wachstumsgebiet des Kantons Zürich definiert ist und entsprechend auch das Verkehrsaufkommen wieder wachsen wird. Dies wird wohl auch so erwartet, denn mit den heutigen durchschnittlichen Passagierzahlen ist der Busbetrieb sicher nicht ausgelastet. Ebenso gibt es Stimmen aus der Region, welche sich um den Erhalt der Fahrbahnhaltestellen bemühen. Sie argumentieren, man möchte mit diesen Haltestellen den Verkehrsfluss regulieren. Auch dies ist mit der heutigen Frequenz des Busbetriebs nicht möglich. Aus diesen Gründen hat die Kommissionmehrheit beschlossen, den Erhalt einer Busbucht zu forcieren und den Objektkredit um 70'000 Franken zu erhöhen.

Die FDP-Fraktion unterstützt diesen Entscheid, denn grundsätzlich sollen keine Behinderungen des Verkehrs durch Fahrbahnhaltestellen verursacht werden, wenn dies mit vernünftigem Aufwand anders gelöst werden kann. Eine Rückweisung des Geschäfts, wie von einer Minderheit gefordert, mit dem Auftrag, das Projekt zu überarbeiten und auf beiden Seiten die Fahrbahnhaltestellen durch Busbuchten zu ersetzen, unterstützt die FDP-Fraktion jedoch nicht. Die Realisierung des Projektes soll nicht weiter verzögert werden und auch die zu erwartenden zusätzlichen Kosten wären hier zu hoch. Die FDP-Fraktion unterstützt den Kommissionsantrag und wird die beiden Minderheitsanträge ablehnen.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Heute sprechen wir über die Redimensionierung eines Relikts aus vergangenen Zeiten. Diese Strasse ist unnötig gross und kann somit reduziert werden. Ich glaube, damit sind eigentlich alle Fraktion einverstanden. Es entspricht eigentlich auch den Zielsetzungen, die wir verfolgen. Also einerseits die Verdichtung nach innen, mit der Redimensionierung wird Bauland frei, das für Wohnbauten genutzt werden kann. Und es vermindert zukünftig auch die Unterhaltskosten der redimensionierten Strasse. An dieser Stelle sollte aber noch korrigierend eingegriffen werden zu den Zahlen, die Andrew Katumba erwähnt hat: Es sind insgesamt in etwa 2000 Fahrzeuge pro Tag je Richtung, die dort fahren. Es sind also viel, viel weniger Fahrzeuge, die dort auf dieser Strasse unterwegs sind.

Somit haben wir jetzt gleich die Überleitung zu den Busbuchten. Ich weiss, dass es für gewisse Parteien ein oberstes Ziel ist, dass die Busbuchten überall erstellt werden – koste es, was es wolle. Hier ist es natürlich ein bisschen einfacher, zumindest auf der einen Seite. Aber wenn wir es ernsthaft betrachten, wenn es dann um beide Busbuchten geht, wie es ja der Rückweisungsantrag fordert, wird durchaus auch Enteignung in Kauf genommen. Da sind wir bei der Ausgestaltung der Eigentumsgarantie, wie wir sie im Kantonsrat im Moment diskutieren oder wie sie die Mehrheit diskutiert, die ein dreistufiges System sieht: Es gibt einen absoluten Enteignungsschutz, wenn das Grundstück an ein Gewässer stösst, es gibt einen normalen für die anderen Grundeigentümer. Und tatsächlich wird er reduziert, wenn man dummerweise Anlieger einer Bushaltestelle ist. Dann soll er nämlich im Zweifelsfall immer enteignet werden können. Ob es dann bei der Rückweisung tatsächlich so weit kommt, werden wir vermutlich nicht sehen, wenn ich die Mehrheitsverhältnisse anschau, aber das wäre noch offen.

Jetzt stellt sich aber noch die andere Frage: Braucht es hier tatsächlich Busbuchten. Und da sind wir ganz klar der Meinung, nein. Wir haben zwei Halte pro Fahrtrichtung pro Stunde. Der Bus steht. Ich weiss, wenn man in einem Auto sitzt – das geht mir auch so – und hinter dem Bus ist, ist das natürlich ärgerlich, wenn dann der Bus steht. Und es ist auch immer so, dass wenn ich im Auto sitze – also meistens kann ich ja durchfahren, meistens passiert ja nichts, weil gar kein Bus da ist –, aber wenn's mal passiert – und das ist das, was den Leuten in Erinnerung bleibt –, gibt es ganz sicher jemanden, der einsteigt und ein Billett kaufen muss. Deshalb geht es gefühlt ewig. Nun, das stimmt natürlich überhaupt nicht, wenn man es in der Realität betrachtet. Wie gesagt, es sind zwei Halte pro Stunde. Der Bus, der Querschnitt wird vielleicht in jeder Stunde zwischen 30 und 60 Sekunden blockiert, und

dies bei 2000 Fahrzeugen pro Tag. Es braucht also viel Pech, wenn man einmal hinter einem Bus stehen muss. Das gilt sowohl für Autofahrer wie für Velofahrer.

Die Fahrbahnhaltestelle hat aber auch Vorteile. Sie hat Vorteile für die Sicherheit der Fussgänger, die aus dem Bus steigen und die Strasse überqueren müssen, die dann nicht hinter dem Bus hervorkommen und nicht gesehen werden, sondern der Verkehr steht und man kann gefahrlos die Strasse überqueren. Es ist also eigentlich eine Sicherheitsmassnahme und an dieser Stelle absolut gerechtfertigt. Da heisst nicht, dass es überall Kap-Haltestellen braucht und keine Busbuchten mehr nötig sind. Busbuchten sind meiner Ansicht nach an wichtigen Haltestellen auch notwendig und der Verkehr soll dort auch fliessen können. Aber wenn wir das überall machen und zu einem Dogma erheben, dann sind wir meiner Ansicht nach auf dem Holzweg. Und wenn wir dann noch der Meinung sind, dass allenfalls zehn Sekunden Wartezeit hinter einem Bus rechtfertigt, dass Land enteignet wird, weil wir grundsätzlich einfach Busbuchten haben möchten, dann verstehe ich die Welt aus liberaler Sicht gar nicht mehr.

*Martin Neukom (Grüne, Winterthur):* Es geht doch, lieber Herr Baudirektor (*Regierungspräsident Markus Kägi*). Mit diesem Projekt wollen Sie von vier auf zwei Spuren reduzieren, das finden wir natürlich sehr gut. Dem stimmen wir gerne zu, aber man muss auch sehen: Es handelt sich nur um ein relativ kleines Stück und es geht auch nicht darum, dass wir mit dem nun wirklich eine Kapazitätsreduktion beschliessen. Schliesslich fliesst mit der Westumfahrung der Verkehr jetzt schon an einem anderen Ort durch, darum hat es auf der Feldstrasse in Urdorf heute weniger Verkehr, das ist in dem Sinn sehr gut, dass man hier eine flankierende Massnahme trifft und das zurückbaut. Aber grundsätzlich, Herr Baudirektor, hätte ich sonst auch noch eine Liste mit verschiedenen Strassen, die man auch noch zurückbauen könnte.

Dann zum Antrag der Busbuchten: Es ist ja eigentlich fast schon etwas obsolet, dass wir das hier tatsächlich diskutieren müssen. Denn es wurde gesagt, es fahren zwei Busse pro Stunde dort durch. Da ist es der Witz des Tages, dort eine Busbucht zu fordern. Es zeigt einfach, wie heilig der MIV aus Ihrer Sicht ist. Also alle 30 Minuten eine Verzögerung von 15 Sekunden, das betrachten Sie als unzumutbar. Und das, obwohl Sie sonst relativ knauserig sind im Geldausgeben. Hier spielt es offensichtlich keine Rolle. Wir stellen deshalb in diesem Pro-

jekt den Antrag, dass man das Projekt so realisiert, wie es die Regierung ursprünglich geplant hatte, nämlich ohne Busbuchten.

*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon):* Mit der Eröffnung der Westumfahrung Zürich wurde die Birmensdorferstrasse in Urdorf entlastet, und zwar massgeblich. Sie soll daher im Rahmen der Strasseninstandsetzung ortsbildgerecht umgebaut werden. Die Feldstrasse, die vor rund 30 Jahren als Autobahnzubringer erstellt wurde, soll zudem mit einer Redimensionierung von bisher vier auf zwei Fahrspuren siedlungsverträglicher umgestaltet werden. Ich verzichte darauf, nochmals aufzuzählen, welche konkreten Arbeiten hierfür vorgesehen sind, in Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit.

Die CVP unterstützt auf jeden Fall diese Vorhaben, und zwar in der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Version. Wir lehnen daher sowohl den Minderheitsantrag der SVP als auch den Antrag der vorberatenden KPB-Mehrheit ab. Dieser KPB-Antrag sieht an der Haltestelle Neumattstrasse noch eine Busbucht für 70'000 Franken vor. Doch diese weist, gemessen am geringen Verkehrsaufkommen, ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Es ist ausserdem auch im Sinne der Grundeigentümer, dass das Land zurückgeführt werden kann. Wir lehnen deshalb diese Busbucht ab. Wir unterstützen daher den Minderheitsantrag von Jonas Erni, Theres Agosti, Andrew Katumba, Martin Neukom und Thomas Wirth. Dabei handelt es sich um den ursprünglichen Antrag des Regierungsrates. Ausserdem ist aus unserer Sicht zu prüfen, ob die Fussgängerbeziehungen Rainweg–Feldstrasse nicht noch optimiert werden können, da viele Leute vom Bahnhof her kommen. Der Fussgängerstreifen ist nun aber so weit zurückgesetzt, dass davon ausgegangen werden muss, dass alle, die in Richtung Stüdacker gehen wollen, eben diesen Fussgängerstreifen nicht benützen würden. Des Weiteren und abschliessend ist aus unserer Sicht zu prüfen, ob die bestehenden Bushaltestellen nicht mit einem Wetterschutz noch optimiert werden könnten.

Die CVP wird diese Vorlage aber so oder so unterstützen.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Sicherheit, Funktionalität, Kosten – auf diese drei Faktoren müssen wir schauen, wenn wir dieses Bauprojekt seriös beurteilen wollen. Sicherheit, weil mehrheitlich Kindergärtler und Schülerinnen aus dem Quartier diese Kreuzung frequentieren. Und da sind wir auch schon beim Thema mit den Kap-Haltestellen. Weil diese die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nachgewiesenermassen erhöhen, ist ein

Ja zu dieser Variante schon beinahe unsere Pflicht. Funktionalität – na ja. Wie Thomas Wirth nerve auch ich mich, wenn ein haltender Bus vor meiner Nase steht und mich zum endlosen Warten zwingt. Doch betrachte ich das nüchtern, kann ich bestens damit leben. Denn der neue Kreisel verflüssigt den Verkehr massiv und zudem halten, wie schon gehört, pro Stunde gerade mal zwei Busse. Und da die Durchschnittszeit ihres Stillstands lediglich 10 bis 15 Sekunden beträgt, ist die Wahrscheinlichkeit klein, dass es immer den gleichen ungeduldigen Autofahrer erwischt. Alle anderen sollten einen ungewollten Zwischenstopp psychisch verkraften können. Und die Kosten: Da eine Busbucht nicht gratis zu haben ist, ist die Antwort klar: Kap-Haltestellen sind billiger.

Die EVP wird dem Minderheitsantrag von Jonas Erni und dem Projektkredit zustimmen.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Auch ich freue mich, dass ich heute auch noch ein Strassenprojekt hier im Kantonsrat befürworten kann, zwar sicher nicht himmelhoch jauchzend, denn durch die Umfahrung von Urdorf ist dieser Abbau auf eine Spur nichts als folgerichtig. Und es hat auch keine grosse verkehrslenkende Wirkung. Trotzdem ist es ein Gewinn von Lebensqualität für die Bevölkerung von Urdorf. Da ich damit auch schon abgehandelt habe, was es zur Hauptvorlage zu sagen gilt, muss ich schon noch ein bisschen auf dem Minderheitsantrag der SVP herumreiten. Ich hatte das Gefühl, auf einen alten Bekannten zu treffen, nämlich das Geschäft 5269. Dazumal ging es einfach um Busbuchten in Wetzikon und nicht in Urdorf. Auch dort gab es einen Kreisel und eine SVP-Busbucht. Und auch dort war es nach den gültigen Richtlinien schlichtweg nicht angezeigt, eine Busbucht zu erbauen. Es ist schlicht hinausgeworfenes Geld. Und es wurde auch schon angedeutet: Ja, es sind genau zwei Bushalte in der Stunde, zwei Bushalte. Und für diese wollen Sie extra eine Busbucht bauen? Wie lächerlich ist das. Sie stehen mit Ihrem Auto sicher täglich länger im Stau beziehungsweise auf der Strasse herum, weil Sie das Gefühl haben, dass irgendein Autofahrer seinen Führerschein eher in der Lotterie gewonnen hat als beim Strassenverkehrsamt.

Also: Wir werden diese Vorlage annehmen und gleichzeitig sicher den Minderheitsantrag ablehnen.

*Sonja Gehrig (GLP, Urdorf):* Als Urdorferin muss ich da natürlich auch noch meinen Kommentar dazu geben, ich werde dies allerdings nur zu den Busbuchten machen.

Der Bau einer Busbucht – geschweige denn zwei – in Urdorf ist unsinnig und unnötig. Damit soll nicht nur eine lange Planung über den Haufen geworfen werden, sondern auch Geld zum Fenster raus. Beides wäre an und für sich schon unverantwortlich. Die Befürworter zeigen da einen sehr einseitigen Tunnelblick, der jeglicher Vernunft entbehrt. Es geht ihnen ums Prinzip, ums Prinzip, wo immer möglich Strassen auszubauen und auf keinen Fall zurückzubauen, koste es, was es wolle. In Wetzikon zum Beispiel war die SVP sogar bereit, für zwei zusätzliche Busbuchten ganze 750'000 Franken mehr auszugeben. Auch die 70'000 Franken in Urdorf sollen nicht einfach zum Fenster hinausgeworfen werden. Übrigens, die Urdorfer Ortsparteien stehen alle hinter dem Regierungsvorschlag, also dem Vorschlag ohne Busbuchten, und das auch die SVP.

Zu den Fakten: Auf der Feldstrasse verkehrt – wir haben es gehört – eine Buslinie, die zweimal pro Stunde, alle 30 Minuten, anhält. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (*DTV*) in Richtung Birmensdorferstrasse, also in die Richtung, wo die Bushaltestelle kommen soll, beträgt weniger als 2000 Fahrzeuge pro Tag, also nicht sehr viel. Im Vergleich: Der DTV auf der A1 beim Gubrist/Weiningen beträgt 110'000 Fahrzeuge, also 2000 Fahrzeuge sind wirklich nicht viel.

Fakt ist: Die Urdorfer Feldstrasse ist keine tagein, tagaus vom Stau geplagte Strasse, überhaupt nicht. Die Feldstrasse ist keine Strasse, die den Namen «Kantonsstrasse» noch verdient, auch nicht ansatzweise aus meiner Sicht. Sie ist eine fast normale Quartierstrasse, die auf einer Teilstrecke von 250 Metern zurzeit zwei überflüssige Abzweigespuren hat, bevor sie dann einspurig weitergeführt wird. Nur wer Anwohner ist, zum Einkaufen oder in die Schule fährt, benützt die Feldstrasse, und da komme ich auch zum wichtigsten Argument, das auch schon genannte wurde, die Verkehrssicherheit. Auf der einen Seite der Feldstrasse gibt es viele Wohnhäuser. Und auf der anderen Seite gibt es vier Schulhäuser und zwei Kindergärten. Diese Kindergarten- und Schulkinder queren just zur Zeit des leicht erhöhten Verkehrsaufkommens am Morgen die Strasse. Ein sicheres Queren der Feldstrasse ist nur mit einer Kap-Haltestelle gewährleistet. Denn nur dann können die Schulkinder hinter oder vor dem anhaltenden Bus die Strasse gefahrlos überqueren, ohne dass sie mit einem den Bus überholenden Auto konfrontiert werden. Wie gefährlich überholende Autos vor oder nach Fussgängerstreifen sind, sollte uns allen bekannt sein.

Seien Sie also vernünftig. Geben Sie der Sicherheit der Schulkinder den Vorrang und stimmen Sie klar gegen diese Busbucht auf der

Feldstrasse. Jedes Unfallopfer wegen einer Busbucht wäre eines zu viel.

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Pierre Dalcher gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 109 : 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Rückweisung abzulehnen.**

*Detailberatung*

*Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*I.*

***Minderheitsantrag Jonas Erni, Theres Agosti, Andrew Katumba, Martin Neukom, Thomas Wirth:***

*I. Für den Neubau des Kreisels Birmensdorfer-/Feldstrasse, die behindertengerechte Erneuerung der bestehenden Bushaltestellen, die Redimensionierung der Feldstrasse, die Anpassung und Erneuerung der Strassenentwässerung und der Beleuchtung sowie die Anpassungen der Ein- und Ausfahrten auf die bzw. von der Staatsstrasse wird ein Objektkredit von Fr. 3 941 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt.*

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Jonas Erni gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 82 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 157 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), Ziffer I der Vorlage 5287a zuzustimmen. Damit wurde das erforderliche Quorum von 91 Stimmen erreicht.**

*II. und III.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

**Verschiedenes*****Rücktrittserklärung***

*Rücktritt aus der Aufsichtskommission Bildung und Gesundheit von Ulrich Pfister, Egg*

*Ratssekretär Roman Schmid verliest das Rücktrittsschreiben: «Hiermit erkläre ich meinen Rücktritt aus der Aufsichtskommission Bildung und Gesundheit, ABG, auf den Zeitpunkt meiner Nachfolge.*

*Freundliche Grüsse, Ulrich Pfister.»*

***Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse***

- **Elektronisches Büro im Steueramt**  
*Motion Michael Zeugin (GLP, Winterthur)*
- **Gleichbehandlung von nur grundversicherten Patienten in der Klinik Hirslanden**  
*Postulat Daniel Häuptli (GLP, Zürich)*
- **Richtlinien zur Corporate Governance**  
*Anfrage Roger Liebi (SVP, Zürich)*
- **Jugendliche, die den Übergang I nicht schaffen**  
*Anfrage Walter Meier (EVP, Uster)*
- **Tarifgestaltung für öffentliche Beleuchtung**  
*Anfrage Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen)*

- **Über 40% Abweichung zwischen Normverbrauch und tatsächlichem Treibstoffverbrauch bei neuen Personenwagen**  
Anfrage *Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach)*
- **Abgangsentschädigungen für das Staatspersonal**  
Anfrage *Michael Zeugin (GLP, Winterthur)*
- **Kantonales Vorgehen bei Alphabetisierungskursen**  
Anfrage *Daniel Frei (SP, Niederhasli)*

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr

Zürich, den 29. Mai 2017

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 12. Juni 2017.