


165. Sitzung, Montag, 16. September 2002, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Thomas Dähler (FDP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

– Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

- *Protokollauflage*..... Seite 13606

18. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Planung und Bau

 für den zurückgetretenen Peter Stirnemann, Zürich
 (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 264/2002..... Seite 13607

19. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

 für den ausgetretenen Toni W. Püntener, Zürich
 (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 265/2002..... Seite 13607

20. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsprüfungskommission

 für die ausgetretene Jeanine Kosch-Vernier, Rüschi-
 kon

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 266/2002..... Seite 13608

21. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

 für den zurückgetretenen Felix Müller, Winterthur
 (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 267/2002..... Seite 13608

22. Beabsichtigter Verkauf des Staatswaldes Zürichberg (*schriftliches Verfahren*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 9. April 2002 zum Postulat KR-Nr. 379/1999 und gleich lautender Antrag der WAK vom 7. Mai 2002, **3964a** Seite 13609

23. Bewilligung je eines Rahmenkredites für einen Staatsbeitrag an den Bau der Glatttalbahn sowie für die Strassenausbauten und -anpassungen im mittleren Glatttal (*Ausgabenbremse*)

Antrag des Regierungsrates vom 19. Dezember 2001 und geänderter Antrag der KEVU vom 9. Juli 2002, **3925a** Seite 13609

Verschiedenes

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 13658

Geschäftsordnung

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

Wir fahren heute Nachmittag weiter mit Traktandum 18. Ich begrüsse auf der Tribüne mit Freude die vereinigte Nomenklatura des öffentlichen Verkehrs des Kantons Zürich und nehme an, dass diese nicht wegen des beabsichtigten Verkaufs des Staatswaldes auf dem Zürichberg zu uns gekommen ist.

1. Mitteilungen

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

– Protokoll der 160. Sitzung vom 26. August 2002, 8.15 Uhr.

18. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Planung und Bau
für den zurückgetretenen Peter Stirnemann, Zürich
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 264/2002

Ratspräsident Thomas Dähler: Die Interfraktionelle Konferenz schlägt vor:

Roland Munz, SP, Zürich.

Der Vorschlag wird nicht vermehrt. Die Wahl kann offen durchgeführt werden. Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Damit erkläre ich Roland Munz als Mitglied der Kommission für Planung und Bau für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

19. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt
für den ausgetretenen Toni W. Püntener, Zürich
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 265/2002

Ratspräsident Thomas Dähler: Die Interfraktionelle Konferenz schlägt vor:

Thomas Weibel, Grüne, Horgen.

Der Vorschlag wird nicht vermehrt. Die Wahl kann offen durchgeführt werden. Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Damit erkläre ich Thomas Weibel als Mitglied der KEVU für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

20. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsprüfungskommission
für die ausgetretene Jeanine Kosch-Vernier, Rüschlikon
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 266/2002

Ratspräsident Thomas Dähler: Die Interfraktionelle Konferenz schlägt vor:

Peter Weber, Grüne, Wald.

Der Vorschlag wird nicht vermehrt. Die Wahl kann offen durchgeführt werden. Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Damit erkläre ich Peter Weber als Mitglied der Geschäftsprüfungskommission für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

21. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben
für den zurückgetretenen Felix Müller, Winterthur
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 267/2002

Ratspräsident Thomas Dähler: Die Interfraktionelle Konferenz schlägt vor:

Katharina Prelicz-Huber, Grüne, Zürich.

Der Vorschlag wird nicht vermehrt. Die Wahl kann offen durchgeführt werden. Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Damit erkläre ich Katharina Prelicz als Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

22. Beabsichtigter Verkauf des Staatswaldes Zürichberg (*schriftliches Verfahren*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 9. April 2002 zum Postulat KR-Nr. 379/1999 und gleich lautender Antrag der WAK vom 7. Mai 2002, **3964a**

Ratspräsident Thomas Dähler: Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben beantragt Ihnen, das Postulat abzuschreiben. Die Beratung erfolgte im schriftlichen Verfahren. Es wurde kein anderer Antrag gestellt. Gemäss Paragraf 35 des Geschäftsreglementes müssen wir dennoch eine Schlussabstimmung über die Vorlage 3964a durchführen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 118 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3964a zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 379/1999 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

23. Bewilligung je eines Rahmenkredites für einen Staatsbeitrag an den Bau der Glattalbahn sowie für Strassenausbauten und -anpassungen im mittleren Glatttal (*Ausgabenbremse*)

Antrag des Regierungsrates vom 19. Dezember 2001 und geänderter Antrag der KEVU vom 9. Juli 2002, **3952a**

Ratspräsident Thomas Dähler: Die drei Mitglieder des Kantonsrates, welche gleichzeitig auch Mitglieder des Verwaltungsrates der Glattalbahn sind, nämlich Werner Bosshard, Rümlang, Ruedi Lais, Wallisellen, und Heinz Jauch, Dübendorf, treten für die Beratung dieses Geschäftes in den Ausstand.

Eintretensdebatte

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Es ist kaum zu glauben, seit Jahren fordern Planerinnen, Verkehrspolitiker, Fachjournalistinnen und Ver-

waltungsfachleute unermüdlich mehr Weitblick in der Erstellung der Verkehrsinfrastruktur. In unzähligen Wanderpredigten verlangten sie von den verantwortlichen Stellen, nicht immer wie die alte Fastnacht hinterher zu hinken und zu retten, was noch zu retten ist. Immer wieder flehten sie darum, mit Infrastrukturbauten die Entwicklung von Gebieten in vernünftige Bahnen zu lenken. Und heute, heute haben wir die Gelegenheit, genau das zu tun. Wir haben die Gelegenheit, Ja zu sagen zu einem Projekt des öffentlichen Verkehrs, das in einem boomenden Gebiet die Voraussetzungen für die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse schafft. Das ist ein schöner Moment.

Die Vorlage 3925 wurde in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt intensiv beraten. An einer Sitzung sammelten wir sämtliche Informationsbedürfnisse und gliederten sie danach nach Themenblöcken. An dieser und sechs nachfolgenden Sitzungen liessen wir uns von Regierungsrat Ruedi Jeker die Vorlage erläutern, hörten einen Planer zum Thema Siedlungsentwicklung und Siedlungsprognosen an, liessen uns das Bahnprojekt und die Strassenbauprojekte präsentieren. Wir wollten die Einbettung in die Gesamtverkehrskonzeption genauer kennen, besichtigten das Trasse und verschiedene Haltestellenorte – vor allem auch die problematischen. Weiter beschäftigten wir uns mit den Verkehrsprognosen und -modellen sowie der Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems. Wir gingen aber auch in die Tiefe, wenn es um Fragen der Behindertengerechtigkeit, um die Zukunft des Hallenstadions und anderer direkt Betroffener ging, und wir liessen nicht mal die Frage aus, wie man die Glatttalbahn komfortabel nutzen kann, wenn es regnet.

Ich kann mit bestem Gewissen sagen: Wir haben diese Vorlage auf Herz und Nieren geprüft, und das ist richtig so, denn alles andere wäre fahrlässig. Die Glatttalbahn und die beantragten Strassenbauten kosten zusammen 652 Millionen Franken – ein stolzer Betrag, den niemand ohne überzeugende Argumente ausgeben will. Die überzeugenden Argumente liegen vor.

Erstens, zur Entwicklung des Glatttals: Das mittlere Glatttal ist ein Gebiet mit einer einzigartigen Entwicklungsdynamik. Trotz des Swissair-Grundings ist der Wachstumsmotor des Glatttals eindeutig der Flughafen. Vor allem der ausserordentliche Bürobauboom bringt eine enorme Zunahme von Arbeitsplätzen in diese Region. Die Planer gehen davon aus, dass sich die gegenwärtigen Turbulenzen in der Luftfahrt möglicherweise kurzfristig auf die Entwicklung auswirken könnten. Sie prognostizieren aber bereits mittelfristig eine Erholung.

Eine gewisse Unsicherheit liege im Tempo der Entwicklung, nicht aber darin, dass sie überhaupt stattfinde, dies scheint den Experten recht gesichert zu sein. Deutlich grössere Unsicherheiten scheinen sich in der Frage der Wohnbevölkerung zu stellen. Die Belastung durch den Fluglärm könnte hier in einzelnen Gebieten zu Veränderungen führen. Die Planer gehen aber davon aus, dass selbst bei einer insgesamt abnehmenden oder nur gering zunehmenden Bevölkerungszahl Verschiebungen in Richtung Stadtbahn Glatttal erfolgen werden. Die Prognosen bis ins Jahr 2025 zeigen im Vergleich zu 1995 eine geringe Bevölkerungszunahme um rund 6 Prozent und eine Zunahme der Beschäftigten um über 80 Prozent.

Zweitens, zur ÖV-Erschliessung: Das Glatttal ist insbesondere durch den Luftverkehr bezüglich Luft und Lärm stark belastet. Die Glatttalbahn ermöglicht eine verantwortungsvolle Entwicklung dieses Gebietes im Bereich der Mobilität. Gerade der Arbeitsverkehr bildet Verkehrsströme, die für den öffentlichen Verkehr ausserordentlich geeignet sind. Die Bewältigung der grossen Ströme in dieses wachsende Arbeitsplatzgebiet mit der Stadtbahn verhindert eine noch grössere Belastung der Wohnbevölkerung durch Luftverschmutzung und Lärm. Das ist aber nicht der einzige Grund. Selbst wenn alle im Richtplan eingetragenen Strassenbauten realisiert würden, würde die notwendige Kapazität bei weitem nicht erreicht. Stau, Ärger und Zeitverlust wären die täglichen Folgen eines Neins zu diesem Projekt.

Drittens, zum Projekt: Auf einer Strecke von 12,7 Kilometern wird ein neues Verkehrsnetz gebaut. Die Stadtbahn sieht zwar aus wie ein Tram, sie ist aber keins, obschon die ZVV-Werber dann sicher wieder das Gegenteil behaupten werden. Die Stadtbahn ist als Mittelverteiler konzipiert, das heisst sie ist ein Mittelding zwischen Tram und Zug. Vom Tram übernimmt sie die Spurbreite und wohl mindestens zu Beginn auch das Rollmaterial. Aber, sie fährt schneller – meist auf eigenem Trasse – und hält viel seltener als ein Tram.

Die Linienführung: Die Stadtbahn holt ihre Fahrgäste in Zürich-Oerlikon ab und fährt sie via Leutschenbach nach Glattbrugg und an den Flughafen, oder sie biegt in Oerlikon ab Richtung Fernsehstudio, fährt nach Wallisellen, dann zum Glattzentrum und endet in Dübendorf am Bahnhof Stettbach. Insgesamt bedient die Glatttalbahn 20 Haltestellen. Und diese sollen Knoten der kombinierten Mobilität sein, also Umsteigemöglichkeiten zu Bus, Velo und so weiter.

Die neue Bahn soll in drei Etappen gebaut werden. In der ersten Etappe wird der Abschnitt Oerlikon–Auzelg gebaut. Die Inbetriebnahme ist – so steht es in der Vorlage – auf das Fahrplanjahr 2006 vorgesehen. Gleichzeitig werden erste Strassenausbauten vorgenommen. Die zweite Etappe, welche im Jahr 2008 fertig sein soll, ist die Verlängerung zum Flughafen. In dieser Etappe folgen weitere Strassenausbauten. Die dritte Etappe bis im Jahr 2010 umfasst den Ast von Auzelg bis zum Bahnhof Stettbach.

Zu den jetzt bereits mehrmals erwähnten Strassenbauten: Für den Rahmenkredit von 97 Millionen Franken werden fünf Objekte aus- oder neu gebaut. Da wird zum einen die zweispurige, verlängerte Aubruggstrasse gebaut. Sie verbindet die Thurgauerstrasse mit der Hagenholzstrasse auf einer Strecke von 800 Metern. Die Stadtbahn verkehrt auf eigenem Trasse parallel zur neuen Strasse, welche einen Kapazitätsausbau für den Individualverkehr bringt. Ein Ausbau auf vier Spuren ist zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Auf dem Gebiet der Stadt Zürich wird eine Anpassung der Thurgauerstrasse notwendig. Dafür wird der Stadt Zürich ein Pauschalbeitrag von 6 Mio. Franken ausgerichtet.

Auf dem Gemeindegebiet Dübendorf wird die Ringstrasse ausgebaut. Zwei Knoten an der Ringstrasse wurden – unabhängig von der Stadtbahn – als klar überlastet bezeichnet. Zu Spitzenzeiten kommt es regelmässig zu Staus, von denen auch der ÖV betroffen ist. Dieses Teilprojekt führt zu einer erheblichen Erhöhung der Kapazität auf der Strasse. Mit der Stadtbahn hat es nur beschränkt etwas zu tun. Es ist aber sicher sinnvoll, wenn dieser Ausbau gemacht wird, dass er mit dem Stadtbahnbau koordiniert wird. Die Kosten belaufen sich auf 6,45 Millionen Franken.

Ebenfalls in Dübendorf wurde festgestellt, dass der Knoten Sonnenthal überlastet ist. Auch hier sind Staus zu den Spitzenzeiten häufig. Durch zusätzliche Einspurstrecken wird die Kapazität des Knotens erhöht. Das verursacht Kosten von knapp 3 Millionen Franken.

Eine weitere Kapazitätserhöhung für den MIV (motorisierter Individualverkehr) stellt die Birchstrasse dar, welche in verschiedenen Bereichen unter den unterschiedlichen Funktionen leidet. Mit einer Entflechtung der Funktionen der Strasse soll deren Kapazität erhöht werden. Dieses Strassenbauprojekt ist der grösste Brocken im Rahmenkredit für den Strassenbau. Es kostet 51,5 Millionen Franken.

Viertens, Formales zur Vorlage: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat die Bewilligung von zwei Rahmenkrediten. Der Rahmenkredit für die Glattalbahn beträgt 555 Millionen Franken. Er wird zu Lasten des Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs finanziert. Der zweite Rahmenkredit für die Strassenaus- und -neubauten geht, wie es das Strassengesetz vorschreibt, zu Lasten des Strassenfonds. Die 97 Millionen Franken dieses Kredites sollen via Strassenfonds aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden.

Rahmenkredite sind eine spezielle Art der Kredite unseres Finanzhaushaltrechts. Die Idee ist, dass man eine Mehrzahl von Objektkrediten zusammenfassen kann. Für diese Vorlage bedeutet dies, dass einerseits die beiden Rahmenkredite beschlossen werden müssen. Dann müssen auch die einzelnen Objektkredite bewilligt werden. Im vorliegenden Antrag des Regierungsrates bewilligt der Kantonsrat heute – wenn er das denn tun wird – die beiden Rahmenkredite und den Objektkredit für die erste Etappe. Die Bewilligung der Objektkredite für die nachfolgenden Etappen kann der Kantonsrat – und dies wird hier beantragt – dem Regierungsrat übertragen. Das heisst im Klartext: Wir bewilligen heute das Programm und die erste Etappe und überlassen die Details zu den weiteren Etappen dem Regierungsrat.

Dem fakultativen Referendum unterstehen die Beschlüsse über die beiden Rahmenkredite.

Fünftens, offene Fragen: Zum Schluss gebe ich dem Regierungsrat noch den Wunschkatalog der Kommission auf den Weg. Die Frage der so genannten Velofurten ist eine nationale, das wissen wir. Am Beispiel der Stadtbahn wird aber augenfällig, dass die heutige Anwendung der nationalen Vorschriften nicht sinnvoll ist. Wenn Velofahrende beim Geradeausfahren über eine Kreuzung zum Absteigen gezwungen werden, weil ihre Fahrbahn unterbrochen wird, dann bewirkt dies vor allem eines: Niemand wird sich daran halten, und das führt zu weniger statt zu mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Wir bitten den Regierungsrat eindringlich, sich für eine gute Lösung dieses Problems einzusetzen.

Dann das Problem Hallenstadion und Umgebung: Bei der Anhörung in der Kommission wurde für alle klar, dass die Schwierigkeiten, die für die Grossveranstalter im und um das Hallenstadion entstehen, nicht einfach herbeigeredet sind. Wir haben mit grosser Freude und Anerkennung festgestellt, dass alle Beteiligten Gesprächsbereitschaft

zeigen. Wir bitten den Regierungsrat, sich mit allen Möglichkeiten dafür einzusetzen, dass hier eine einvernehmliche Lösung gefunden wird.

Und dann noch ein letzter Wunsch: Schauen Sie die Haltestellensituation beim Flughafen und beim Glattzentrum nochmals an. Es würde dem Projekt der Stadtbahn noch mehr positive Aspekte verleihen, wenn diese Bereiche optimiert werden könnten. Diese offenen Punkte können noch gelöst werden, davon sind wir überzeugt.

Alles in allem stellt die Stadtbahn Glatttal eine Investition in die Zukunft eines boomenden Gebietes dar, das das Zeug hat, ein wirtschaftlicher Motor für unseren Kanton zu werden. Gerade deshalb verdient dieses Projekt die Zustimmung aus dem ganzen Kanton, denn die Stadtbahn Glatttal ist kein regionales Vorhaben, die Glatttalbahn dient dem ganzen Kanton als moderne Verkehrsinfrastruktur.

Die Kommissionsminderheit will zuerst Investitionen in den Strassenbau sehen, bevor sie einem Projekt des öffentlichen Verkehrs wieder zustimmen kann. Im Weiteren bemängelt sie am Projekt selbst, dass die Prognosen für das Glatttal zu optimistisch seien, dass Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs entstehen würden und dass in verschiedenen Bereichen Optimierungen vorgenommen werden müssten. Diese Minderheit lehnt daher die Vorlage ab.

Zu den verschiedenen Minderheitsanträgen nehme ich in der Detailberatung Stellung.

Ich mache das, was ich jetzt tue, sonst nicht. Aber heute will ich mich ausdrücklich bei zwei Leuten bedanken, die die konstruktiven Beratungen der KEVU massgebend geprägt haben. Der Chef des Amtes für Verkehr, Christian Schärli, und der Direktor der VBG (Verkehrsbetriebe Glatttal), Andreas Flury, haben die Kommission derart kompetent und effizient beraten, dass ich ihnen beiden und natürlich Regierungsrat Ruedi Jeker und den vielen beteiligten Fachleuten des ZVV (Zürcher Verkehrsverbund), des Tiefbauamts, der Kapo und so weiter herzlich danken möchte. Ihre Arbeit hat mich beeindruckt.

Die Mehrheit der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt sagt überzeugt Ja zu dieser Investition in die Zukunft. Die Glatttalbahn ermöglicht eine ökologisch vertretbare, wirtschaftlich sinnvolle und raumplanerisch vorbildliche Entwicklung. Das hat die Mehrheit der Kommission bewegt, dem Antrag des Regierungsrates zuzustimmen. Wir beantragen dem Kantonsrat, dasselbe zu tun.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Ich bin Optimist. Ich bin zukunftsorientiert. Die FDP sagt Ja.

Warum? Die Entwicklungsperspektiven sind in wirtschaftlicher Hinsicht für den Kanton für die nächsten 10 bis 15 Jahre im mittleren Glatttal von grosser Bedeutung. Zürich wird mit der Erschliessung dieses Gebiets städtebauliche Massstäbe setzen und zu einem der attraktivsten Wirtschaftsstandorte werden. Mit dem kantonalen Richtplan ist die Bedeutung eines neuen Zentrumsgebiets frühzeitig erkannt und aufgezeigt worden. Die Glatttalbahn ist die raumplanerische sowie verkehrs- und umweltpolitische Antwort auf den Wachstumsboom im mittleren Glatttal. Die attraktive Verkehrslage wird mit diesem Zentrumsgebiet mit hohen Zuwachsraten an Einwohnern und Arbeitsplätzen rechnen können. Gleichzeitig wird sich aber beim Verkehrsangebot ein Engpass abzeichnen. Eine optimale Erschliessung ist deshalb rechtzeitig an die Hand zu nehmen. Zusätzliche Verkehrsangebote dürfen nicht zu neuen Belastungen für Mensch und Umwelt werden. Die Glatttalbahn ist eine Ergänzung zu den übrigen Verkehrsträgern. Sie schliesst sinnvoll die Lücke zwischen Bahn- und Busnetz, indem sie den Verkehr an den Bahnknotenpunkten abnimmt. Der Grundsatzentscheid für dieses grosse und wichtige Vorhaben wurde 1996 gefällt. Man spricht von der Stadtbahn.

Die Vorlage ist heute ausgereift. Wir haben dank dem kantonalen Richtplan die einmalige Chance, die Zentrumsgebiete Zürich-Nord, Leutschenbach, Oberhauserriet, Dübendorf und auch den Flughafen optimal mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen und zu vernetzen. Wir müssen davon Kenntnis nehmen, dass wir mit dem gesamten Verkehrssystem im mittleren Glatttal bereits heute an die Grenze der Leistungsfähigkeit stossen. Die entsprechenden Staus reden Bände. Deshalb braucht es für die Gesamtentwicklung diese Glatttalbahn. Ob die Bahn auf der Schiene oder als Hochbahn geführt wird, das steht heute nicht mehr zur Debatte. Unbestritten ist aber auch, dass dem Individualverkehr Rechnung getragen werden muss.

Heute geht es aber bei dieser Vorlage allein um die Glatttalbahn. Ich möchte nicht, dass wir heute die Oberlandautobahn mit diesem Projekt vermischen. Die Vernetzung des Wirtschaftsraumes mit hohem Entwicklungspotenzial ist eine grosse Chance, ebenso die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen, sie ist aber auch eine Entlastung des Individualverkehrs. Mit der Erstellung dieser Bahn werden die Wohnqualität

und die nahe gelegenen Erholungsräume aufgewertet. Die Glattalbahn ist ein wichtiger Pfeiler für die Entwicklung der Region und darf nicht gefährdet werden.

Sagen wir Ja zu diesen Krediten. Unser Ja gilt als Voraussicht zu Gunsten der nächsten Generation. Freuen wir uns heute schon, wenn wir im Jahr 2010 die Inbetriebnahme der dritten Etappe verfolgen können. Verpassen wir diese Chance nicht. Stimmen Sie alle diesem Kredit zu!

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Was für eine schöne Montagnachmittagssitzung hätten wir hier – gleich dem Wetter draussen – im Kantonsrat abhalten können, wenn endlich wieder einmal – und dies nach Monaten – eine echte Strassenvorlage zur Diskussion gestanden hätte. Ja, Baudirektorin Dorothee Fierz – sie ist leider heute nicht da –, ja Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker, wir warten schon lange auf einen solch mutigen Schritt. Alle Vorlagen, die den ÖV betreffen, wurden im Schnellzugtempo vorangetrieben und in den Kantonsrat gebracht, so zum Beispiel der Nebenbahnhof Sihlpost – diese Vorlage hat die SVP gutgeheissen –, dann der Durchgangsbahnhof Löwenstrassen – diesen Durchgangsbahnhof hat die SVP ebenfalls unterstützt – und heute die fragliche Glattalbahn. «Sauglatt» ist das lange nicht mehr, eher «sauborstig». Vorlagen, die den Strassenbau oder den motorisierten Individualverkehr betreffen, werden mit den Argumenten kein Geld, kein brauchbares Projekt et cetera erbarmungslos abgeschmettert. Ich frage Sie: Wann haben Sie diese Argumentationen schon einmal beim ÖV gebraucht? Wenn man bedenkt, wie chaotisch die Zustände im Aus- und Unterhalt unserer Strassen sind, dann muss echt daran gezweifelt werden, ob überhaupt noch eine gangbare Lösung möglich ist und auch nach ihr gesucht wird. Dutzende von Projekten harren einer Lösung: Oberlandautobahn – es tut mir leid, Martin Mossdorf, wenn ist das gleichwohl ansprechen muss –, Stadttunnel, Seetunnel, Gubristtunnel, Waidhaldentunnel gestreckt, lang oder überhaupt nicht, die Westtangente mit der Weststrasse, dem Rosengarten et cetera. Diese Liste könnte beliebig fortgesetzt werden. All diese Projekte werden im Gegensatz zu ÖV-Projekten nur schleppend, wenn überhaupt, vorangetrieben. Andere Kantone machen es uns vor, wie schnellstens Strassen gebaut werden bis hin zu Luxusbauten, die selbst von uns Bürgerlichen nicht mehr unterstützt werden und die auf grossen Widerstand stossen. Da muss sich die Regierung schon die Frage gefallen lassen, ob sie überhaupt willens ist, diese Problematik ernst-

haft anzugehen, nach Lösungen zu suchen und den Strassenbau mit voller Kraft vorantreiben zu wollen. Die Regierung muss sich auch die Frage gefallen lassen, ob das Amt für Verkehr nicht zu kopflastig auf den ÖV ausgerichtet ist und eher ein Hemmschuh in unserer Verkehrspolitik darstellt oder gar das Übel ist an unserer ganzen Verkehrsmisere.

Ich war immer der Meinung und das bin ich auch heute noch, dass der öffentliche Verkehr nicht gegen den motorisierten Individualverkehr ausgespielt werden soll. Langsam aber sicher kommen mir da Zweifel auf, und ich werde eines anderen belehrt.

Als Konsequenz dieser fraglichen Verkehrspolitik bitte ich Sie, nicht auf diese Vorlage einzutreten. Eine starke Mehrheit der SVP wird mich dabei unterstützen. In der SVP-Kantonsratsfraktion wird sich auch in Zukunft keine Mehrheit finden lassen, die einer ÖV-Vorlage zustimmen wird, bis konkrete bau- und abstimmungsreife Strassenbauprojekte in diesem Rat durchgesetzt werden können. Es tut mir leid für die Glattalbahn, aber wir wollen endlich auch Strassenbau.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP unterstützt die leicht abgeänderte a-Vorlage mit der verbindlicheren Etappierung. Die Minderheitsanträge empfehlen wir zur Ablehnung mit Ausnahme jenes Minderheitsantrags, der eine Volksabstimmung verlangt.

Zuerst zum Klagelied von Laurenz Styger: Sie haben es sich da sehr einfach gemacht. Ich bitte Sie, Laurenz Styger, zählen Sie einmal zusammen, was in den letzten 10 bis 20 Jahren im Kanton Zürich in die Strasseninfrastruktur und was in die Bahninfrastruktur inklusive Tram gesteckt worden ist. Natürlich sind es andere «Kässeli». Entscheidend ist das, was schliesslich gebaut wird. Sie werden ein krasses Ungleichgewicht zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs feststellen. Wenn Sie dabei sogar die Gemeindestrassen einbeziehen, die ohne Autoverkehr nie so breit gebaut werden müssten, dann würde das Ungleichgewicht noch viel krasser ausfallen.

So wie bereits das Projekt Durchgangsbahnhof verdient auch die Vorlage Glattalbahn Anerkennung und Lob. Sie wissen, dass wir mit Lob und Anerkennung bei Geschäften aus der Volkswirtschaftsdirektion nicht immer grosszügig umgegangen sind. Wenn wir diese Vorlage als sehr sorgfältig loben, dann hat es sicher auch seinen Grund. Alle ernsthaften Optionen sind geprüft worden; in einer Zwischenphase sogar zum zweiten Mal die Option Hochbahn. Verschiedene Linienführungen sind diskutiert worden. Die Zusammenarbeit mit den Gemein-

debehörden, der Wirtschaft und den Anstössern ist optimal gepflegt und deren Anliegen weitgehend berücksichtigt worden. Von der Einschränkung privater Gewerbebetriebe zu schreiben – geredet wurde noch nicht –, ist zynisch. Vergleichen Sie mit anderen grossen Verkehrsbauten, wo zahlreiche Gewerbe- und übrigens auch Bauernbetriebe weichen mussten. Hier ist nur noch ein Auto-Occasionshändler nicht ganz zufrieden.

Anzuerkennen ist auch, dass von allem Anfang an volle Transparenz im Planungsgeschehen herrschte; etwas, das in der Flugverkehrspolitik noch nicht selbstverständlich ist.

Das Resultat stellt das politisch Machbare dar, das allen Interessengruppen etwas bringt, aber von allen auch einige Konzessionen abverlangt – ein Geben und Nehmen, nicht unbedingt zum Vorteil des Bus- und Veloverkehrs. Ich komme darauf zu sprechen.

Natürlich gibt es noch einige wenige offene Fragen und Einwendungen. Es sind aber weniger als bei jedem vergleichbaren Grossprojekt. Wenn Sie den gleichen Massstab bei anderen Projekten, zum Beispiel bei der Oberlandautobahn zur Klärung der offenen Fragen anwenden würden, dann müssten Sie den Fahrplan dort massiv erstrecken.

Über die Notwendigkeit der Glattalbahn muss man nicht mehr viele Worte verlieren. Lesen Sie die Argumente der Interessengemeinschaft, des Gewerbeverbandes, der Handelskammer und so weiter. Deren Argumente kann man nur unterstreichen. Ohne Glattalbahn riskieren Sie nämlich in diesem dynamischen Gebiet eine eigentliche Wirtschaftsbremse, ja sogar einen Investitionsstopp. Angesichts der projektierten und geplanten Überbauungen kommt die Glattalbahn eher zu spät. Es stellt sich schlicht die Frage: Können künftig die Tausende von zusätzlichen Arbeitnehmern ihren Arbeitsplatz in diesem Raum in vernünftiger Zeit erreichen? Wird für eine weitaus grössere Bevölkerungszahl in diesem Gebiet ein attraktiver ÖV geschaffen, ohne Verlustzeiten von 10, 15 oder 20 Minuten bei jeder Fahrt, wie wir es heute leider feststellen müssen. Das Strassennetz allein könnte auch mit grosszügigsten Neu- und Ausbauten, die in diesem Raum gar nicht mehr möglich sind, nicht alle künftigen Verkehrsbedürfnisse befriedigen. Ich spreche dabei nicht vom Gewerbeverkehr, der nicht auf die Bahn oder das Velo umgelagert werden kann. Ich spreche von jenen Arbeitnehmern und Freizeitkunden, die problemlos auf ein umwelt- und raumverträgliches Verkehrsmittel umsteigen könnten. Schon vor Jahren hat der Regierungsrat auf die Leistungsgrenzen des Strassennetzes im mittleren Glattal hingewiesen und ausdrücklich

verlangt, dass die zusätzliche Verkehrsnachfrage mit dem öffentlichen Verkehr zu befriedigen sei. Mit der heutigen Vorlage steckt er etwas zurück. Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes wird nicht bloss erhalten, sondern sogar gesteigert – kein Grund allerdings für die Ablehnung, solange nicht der Feinverteiler Bus oder der individuelle Langsamverkehr darunter leiden. Diesbezüglich lässt die Vorlage allerdings einiges offen. Dafür kann man ein gewisses Verständnis aufbringen, denn viele Jäger sind des Hasen Tod. Die Minderheitsanträge beweisen, dass bereits viele Jäger auf der Pirsch sind.

Nun wird dem Regierungsrat vorgeworfen, die ungewisse Situation um den Flughafen rechtfertige ein Zuwarten: Rückweisung also. Dieses Argument ist hohl, denn der Flughafen produziert mit seinen Freizeit- und Einkaufszentren bereits nächstes Jahr zusätzlichen landseitigen Verkehr. Mit einer Erweiterung des Parkraumangebots trägt er sogar dazu bei, dass die Kapazitätsgrenzen auch nach den Strassenneubauten, nach den 97 Millionen Franken, schnell wieder erreicht werden. Auch die bereits bewilligten oder vorgesehenen privaten Überbauungen mit einer hier zu hohen Zahl zusätzlicher Zielparkplätze werden das Strassennetz zusätzlich belasten. Es wäre deshalb unredlich zu behaupten, man käme künftig ohne Zuflussteuerung aus privatem Parkraum in diesem Gebiet aus.

Zu den 97 Millionen Franken: In diesem Betrag sind sicher einige Zückerchen an die Strassenbauer enthalten. Der grösste Teil ist aber verursacherbedingt durch die Bahn. Es gibt natürlich gewisse Kompensationswünsche, die dringend erfüllt werden müssen. Das ist aber angesichts der Tatsache, dass hier eigentlich erstmals in diesem Ausmass ein Gesamtverkehrssystem verbessert wird, nicht so relevant. Zu diesem Gesamtverkehrssystem gehört auch die Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung auf die kommunalen Bauordnungen. Diese gewährleisten, dass nicht eine einseitige Entwicklung forciert wird, also nicht bloss Arbeitsplätze, sondern auch Wohnraum. Es fragt sich allerdings, ob der gewohnte 400-Meter-Radius als Fussdistanz von den Haltestellen nicht hinterfragt werden müsste – nicht bloss im Glatttal. Wir dürfen nicht bloss eine Schönwetterplanung pflegen. Warum also nicht mehr Ausnutzungs-Umlagerungen in die Nähe Bahn für Arbeitsplätze neben der Bahn vermehrt divertikal nutzen? Das gilt überall.

Dabei bin ich nun bei einem Mangel der Vorlage – dem gleichen Mangel wie beim Durchgangsbahnhof. Dem Feinverteiler wird auch in dieser Vorlage eher wenig Beachtung geschenkt. Als Feinverteiler

braucht es im mittleren Glatttal auch später Busse. Diese sollten ohne Verlustzeiten zirkulieren können. Notwendige Kapazitäten sind an den Lichtsignalen leider nur ungenügend vorgesehen. Der andere Feinverteiler, der Radverkehr wird trotz neuer Radwege sogar erschwert. Esther Arnet hat darauf hingewiesen.

Das Zürcher Volk hat schon immer eine vernünftige Verkehrspolitik mit mutigen Projekten des öffentlichen Verkehrs deutlich unterstützt. Das wäre gemäss Umfrage von «iso publique» auch diesmal der Fall, da es nicht nur um den ÖV geht, sondern um ein Gesamtverkehrssystem.

Unterstützen Sie mit dem Volk im Rücken diese Vorlage integral.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die SP-Fraktion ist klar für Eintreten auf diese Vorlage, und zwar mit dem Ziel, eine überzeugende Zustimmung zu diesem Projekt hier im Saal zu erreichen, damit dieses Projekt in kurzer Zeit realisiert werden kann.

In der Debatte um den Durchgangsbahnhof habe ich von einer Sternstunde des öffentlichen Verkehrs, S-Bahn-Verkehr und Fernverkehr, gesprochen. Nun erleben wir einen weiteren Urknall beziehungsweise lösen wir einen weiteren Urknall am Firmament des Verkehrswesens im Kanton Zürich aus: die Initialzündung für eine zukunftstaugliche, strukturierte Entwicklung des mittleren Glatttals zur Glatttalstadt mit dem raschen Bau der Glatttalbahn. Wir bauen ein tragfähiges Gerüst für eine umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs in dieser entstehenden, neuen Stadt. Die urbane Entwicklung der so genannten Glatttalstadt von heute ungefähr 140'000 auf 148'000 Einwohner im Jahr 2025 und von 115'000 auf 220'000 Beschäftigte kann strukturiert nur erfolgen, wenn vor Einsetzen der namhaften Bautätigkeiten ein leistungsfähiges, stadtgerichtetes, öffentliches Verkehrssystem bis spätestens 2008/2010 realisiert ist, das den durch die bauliche Entwicklung generierten zusätzlichen Verkehr voll übernimmt. Bis dieser neue Stern am Himmel nun zu leuchten beginnt, ist allerdings ein langer Verdichtungsprozess voraus gegangen, initiiert durch die IG ZUG (Interessengemeinschaft Zürich/unteres Glatttal), die für dieses Gebiet ein öffentliches Verkehrssystem forderte. Ausgehend von dieser Initiative setzte 1992 eine intensive Arbeit ein, zunächst unter Federführung des ZVV. Projektstudien wurden angefertigt. Systemvergleiche wurden angestellt, Nutzenbewertungen durchgeführt, Nachfrageberechnungen und Prognosen angestellt und schliesslich auch Betriebsanalysen, wie denn dieses System zu betreiben sei, bis

schliesslich 1996 der Durchbruch mit dem Systementscheid durch die Behördendelegation im Verkehrsrat für die integrale Stadtbahn gefällt wurde. Integrale Stadtbahn ist ein Begriff, der im Rahmen dieser Systemvergleiche geprägt wurde und eigentlich die Funktionsweise dieses Systems so charakterisieren will.

Stadtbahn – was heisst das eigentlich? Die Glatttalbahn konzipiert als Stadtbahn ist das probate, stadtverträgliche ÖV-System – daher der international anerkannte Begriff. Sie nutzt vorhandene Strassen, vorhandenen Verkehrsraum, den so genannten «ride of way». Das war übrigens früher im 19. Jahrhundert der Clou, dass man so genannte Strasseneisenbahnen baute, eben Strassen brauchte, um ein modernes Verkehrsmittel in Form der Strassenbahn zu bauen. Diese Idee ist hier aufgenommen worden. Die Gestaltung des Trassees einer solchen Stadtbahn ist flexibel, passt sich optimal den städtebaulichen Gegebenheiten an, ob dies nun ein eigener Gleiskörper in Mittellage, Seitenlage, ob er begrünt oder irgendwie anders ausgestaltet ist, je nach den städtebaulichen Anforderungen oder stellenweise im begrenzten Bereich auch als Strassenbahn. Das ist der Vorteil dieses Systems. Massiv störende, das heisst zeitaufwändige und teure Eingriffe in die Stadtstruktur, wie zum Beispiel bei Hoch- oder bei U-Bahnen sind hier nicht nötig. Entsprechend ist dieses System relativ günstig zu erstellen. Das Wichtigste: Der Zugang zu den Haltestellen ist ebenerdig direkt auf der Fussgängerebene. Das ist das, was die Fahrgäste wollen. Sie wollen nicht in den Keller verbannt werden. Sie wollen auch nicht über Treppen und Lifte auf Türme verbannt werden. Die Stadtbahn gehört dem Fussgänger. Die Fahrgäste wollen auf ihrer Reise die Stadt erfahren.

Was heisst nun integral? Nahtlos mit der Schwester, mit dem Tramsystem der Stadt Zürich – das ist eben auch eine Stadtbahn, es gibt verschiedene Formen – verbunden, kompatibel, was die Spurbreite betrifft und auch das Stromsystem, ist es möglich, flexible Linien von der Glatttalstadt in die Limmatstadt zu bilden, je nachdem, wie sich die Nachfrage entwickelt. Es ist kein Systembruch da, kein Umsteigen nötig an der Systemgrenze in Oerlikon. Die Linien können durchgebunden werden, so wie es die Nachfrage erfordert. Es sei hier darauf hingewiesen, dass etwa 60 Prozent der Bewegungen von der Glatttalstadt in die Limmatstadt ausmachen. Deshalb ist es wichtig, dass wir hier flexible Linien von der Glatttalstadt in die Limmatstadt bilden können – deshalb integrale Stadtbahn.

Die Glatttalbahn konzipiert als Stadtbahn ist kein Exot oder eine Verlegenheitslösung. Es ist das probate, stadtverträgliche ÖV-System. Eine Vielzahl derartiger neuer, ähnlicher Systeme weltweit zeugen davon, sei es Strassburg, Rouen, Grenoble, Paris-Nord in St. Denis, London-Greuden, Scheffieldt, San José in den USA oder auch Los Angeles, Hongkong-Tuenmun. Ich glaube, diese Beispiele belegen, dass wir mit der Stadtbahn Glatttal richtig fahren.

Schliesslich noch ein Blick über die Grenzen nach Schwamendingen: Die beiden neu gestalteten Stadtbahnstrecken beweisen den Erfolg. Wir hatten da 16 Prozent Fahrgastzunahme nach Eröffnung jener neuen Strecken. Das spricht auch dafür und zeigt, wie wichtig und nötig und richtig diese Stadtbahn Glatttal ist.

Die Glatttalbahn konzipiert als Stadtbahn ist systemlogisch auch ein Gesamtverkehrsprojekt. Es nützt dem Gesamtverkehrssystem. Es nützt der Strasse insofern, als es in der Lage ist, diesen neuen Verkehr aufzunehmen und dadurch die Strasse zu entlasten.

Die Projektierung ist unter Federführung der Verkehrsbetriebe Glatttal durchgeführt worden, ausgeführt in fünf geografischen Teilprojekten durch namhafte interdisziplinäre Planungs- und Ingenieurgemeinschaften breit abgestützt unter Beizug behördlicher Begleitgruppen der Standortgemeinden Kloten, Rümlang, Opfikon-Glattbrugg, Wallisellen, Dübendorf und Zürich und unter fachlicher Begleitung von Leuten von der VBZ, was Bahn- und Sicherheitstechnik anbetrifft und die Trassierung, Betriebskonzept, aber auch von der Kantons- und Stadtpolizei, die sich zur Verkehrssicherheit, -abwicklung und -regelung, aber auch mit den Kapazitätsfragen auseinander gesetzt haben. Schliesslich – das ist auch wichtig – ist die Sache von Fachexperten wie Behindertenvertreter, IG Velo, VCS, aber auch von Leuten vom IVC (Institut Verkehrs- und Transporttechnik) der ETH begleitet worden.

Die Glatttalbahn ist wirtschaftlich. Es ist ausgewiesen, dass sie ihre Ziele, die gesetzt worden sind, erreichen kann, zum Beispiel Parkplatzreduktion. Statt der Normalparkplatzzahl von etwa 12'000, die in diesem Gebiet nötig würden mit den Neubauten, werden dank dieser Glatttalbahn nur rund 3500, also 30 Prozent, realisiert werden müssen. Das ist natürlich ein entscheidender Faktor für die neuen Unternehmen, die sich hier ansiedeln, denn das spart Geld.

Also unterstützen wir dieses Projekt. Bilden wir eine Koalition der Vernunft für den Gesamtverkehr im Glatttal und befürworten wir diese Glatttalbahn mit Überzeugung.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Gerade im öffentlichen Verkehr gilt der Grundsatz, dass das Angebot bereit gestellt werden muss, bevor die Nachfrage eintritt. Das ist bei einem Quartier so, und das ist nun auch in dieser grossen Agglomeration Glatttal nicht anders. Heute ist es recht schwierig, beispielsweise von Kloten mit dem Zug nach Wallisellen zu kommen. Die Umwege sind gross. Hier wird nun ein Netz kreiert, welches diese Umwege vermeidet. Die Leute kommen dann im Schnellzugstempo und nicht im Schnecken tempo voran, wenn sie von einer Haltestelle zur anderen wollen. Deshalb ist das Schnellzugstempo im Bereich des öffentlichen Verkehrs ganz klar angezeigt, denn auch im öffentlichen Verkehr sind bekanntlich die Schnellzüge attraktiver.

Es ist eine Vorlage, welche eine Siedlungsvorlage darstellt, raumplanerisch von uns festgelegt anno 1995. Nun soll sie durchgeführt werden. Bei der heutigen Situation stellen wir fest, dass die Kapazitäten der bestehenden Busbetriebe erschöpft sind. Dies ist auch kein Wunder. Selbst wenn drei bis vier Busse bereitgestellt werden, riskieren diese Fahrzeuge, dass sie mit ihren 80 Leuten im Fahrzeug trotzdem im Stau stehen bleiben. In Zukunft wird dies anders sein. Dank der Eigentrassierung der Glatttalbahn werden diese Leute mit Tempo 80 vorwärts kommen. Man kann mehrere Kompositionen zusammenkuppeln und mit einem Mal kommen 300 bis 400 und noch mehr Leute sehr rasch an ihr Ziel.

Sie sehen also, es ist ein Angebot, das geschaffen wird, welches dann die künftige Nachfrage abdecken wird. Klar hat es einige Einwände gegeben. Die S-Bahn könne doch diese Aufgabe übernehmen. Nur frage ich Sie, welche S-Bahn-Linie dies übernehmen soll. Ist es eventuell die S-2, die S-5? Oder welche Linie soll das sein? Sollten dann möglicherweise die Schnellzüge des nationalen Netzes irgendwo zwischen Flughafen und Oerlikon anhalten? Diese Lösung würde sich nicht eignen. Die Kapazität würde nicht ausreichen. Wir müssen hier eine Lösung suchen, welche eine ideale Verbindung innerhalb des Quartiers schafft, damit Direktverbindungen zwischen Kloten und Stettbach, zwischen Oerlikon und dem Flughafen beispielsweise entstehen, was im Übrigen keine Konkurrenzierung der SBB darstellen wird. Im Gegenteil, es wird eine sehr wichtige und gute Ergänzung sein.

Es ist gesagt worden, das Gewerbe würde möglicherweise unter dieser Glatttalbahn zu leiden haben. Wir haben uns diese verschiedenen Problemkreise innerhalb der Kommission genau angeschaut. Wir ha-

ben zu spüren bekommen, dass während der ganzen Vorbereitungszeit dieser Vorlage sehr eingehend auf die Bedürfnisse dieser verschiedenen Betriebe eingegangen worden ist. Man hat miteinander gesprochen. Man hat nicht nur einfach verfügt und gesagt, da geht es nun durch und sie haben sich danach zu richten. Nein, man hat versucht am gleichen Strick, und zwar wenn immer möglich in die gleiche Richtung zu ziehen. Dies gilt für das Problem Parkplatz Eisfeld, dies gilt sicherlich auch für den CSI. Dort sind Lösungen in Sicht.

Weiter ist gesagt worden, wenn beim Flughafen ein Rückgang zu verzeichnen sei, dass es dann diese Bahn nicht mehr brauche. Hier widerspreche ich ganz einfach. Wir werden diese Bahn brauchen nicht nur wegen dem Flughafen. Der Flughafen ist sicherlich ein wichtiger Bestandteil davon. Wir brauchen sie auch, damit die vielen Arbeitsplätze, die dort entstehen, auf eine umweltfreundliche und rasche Art und Weise erschlossen werden können. Deshalb, Laurenz Styger, brauchen wir das Schnellzugstempo bei der Erschliessung dieses Quartiers.

Der Regierungsrat geht nach dem Motto «langsam, aber sicher» vorwärts. Die Kredite werden schrittweise frei gegeben. Es soll langsam, aber sicher vor sich gehen, damit man langsam und sicher, aber umso schneller – das ist kein Widerspruch – vorwärts kommt.

Die EVP-Fraktion wünscht sich, dass die Glatttalbahn realisiert wird. Sie wird für Eintreten stimmen und der Vorlage zustimmen.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Im Sinne einer Präambel einmal mehr: Die Mobilität ist zu billig. Insbesondere ist die Mobilität im Individualverkehr zu billig. Deshalb wird dieses Gut heute bedenkenlos konsumiert. Das hat unter anderem zu unserer heutigen falschen Zersiedelungspolitik und zu den grossen Verkehrsproblemen geführt. Nur mit einer Kostenwahrheit im Verkehr können wir langfristig die Probleme des Verkehrs in den Griff kriegen und nicht mit massiven Ausbauten weder im ÖV noch im Individualverkehr.

Zum Projekt: Die Entwicklung im Glatttal ist stark. Wir haben massive Gebiete, wo Wohnungen entstehen sollen. Wir haben aber vor allem massive Flächen, die für Arbeitsplatzgebiete ausgeschieden sind. Wir haben in der Richtplanung Zentrumsgebiete festgelegt und dort gesagt, diese sollten möglichst auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet werden. Damit ist klar, dass die Glatttalbahn aus dieser raumplanerischen Sicht zwingend ist. Ebenso klar ist – die Erkenntnis hier drinnen stelle ich fest –, dass eine Erschliessung mit motorisiertem Individualverkehr dieser riesigen Gebiete unmöglich ist. Der Verkehrs-

kollaps, der heute teilweise schon stattfindet, würde in einem verstärkten Mass stattfinden. Die Glatttalbahn ist auch zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs, und zwar zu demjenigen Teil, der unabdingbar ist. Das ist aber der kleinste Teil, der heute stattfindet.

Beim Flughafenausbau wurde 1995 klar gesagt, dass die Glatttalbahn ein Erschliessungsstandbein dieser Flughafenausbauvorlage sein soll. Damals ging man von 220'000 Bewegungen aus, heute sind immer noch höhere Zahlen in Diskussion. Der Modalsplitt, den der Flughafen mit 50 Prozent erfüllen sollte, erfordert zwingend die Glatttalbahn.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Glatttalbahn ein positiver Ansatz ist. Es ist eine rechtzeitige Erschliessung des öffentlichen Verkehrs, wie dies das PBG (Planungs- und Baugesetz) wünscht. Es ist die Erkenntnis, dass dies mit dem motorisierten Individualverkehr nicht mehr geht. Gleichzeitig wird die Glatttalbahn aber auch einen Impuls geben für eine boomende Region, wie sie das Glatttal ist. Das Glatttal wird zu einer Glatttalstadt zusammenwachsen, wenn die Entwicklung in irgendeiner Form in den nächsten 20 bis 40 Jahren weitergeht. Sie ist eine der stärksten Wachstumsregionen. Damit ist eine ÖV-Erschliessung, wie sie in einer Kernstadt selbstverständlich ist, auch in dieser Region zunehmend zwingend. Die Stadtbahn ist ein wesentlicher Schritt dazu.

Die Vorlage hat aber für die Grünen klar negative Punkte, so genannte Wermutstropfen, die wir mit Minderheitsanträgen bekämpfen werden. Unter dem Deckmantel der ÖV-Erweiterung werden fast 100 Millionen Franken in den Ausbau von Strassen gesteckt. Damit werden kapazitätserweiternde Massnahmen unter dem Deckmantel «öffentlicher Verkehr» realisiert. Dies kann uns Grünen überhaupt nicht gleichgültig sein.

Noch schlimmer ist unserer Ansicht nach, dass sogar Strassenbauten vorgezogen werden. Ich denke an die dritte Etappe im Raum Dübendorf, wo zuerst die Strasse ausgebaut wird und Kapazitäten für den MIV geschaffen werden, aber die Glatttalbahn erst in zehn Jahren kommen soll – wenn sie dann wirklich kommt. Dafür haben wir heute leider noch keine Garantie.

Das dritte ist, dass dann die Finanzierung dieser Strassenausbauten zur Kapazitätserweiterung, die nicht wie Willy Germann sagt, zu einem grossen Teil für die Stadtbahn sind, sondern nur zu einem kleinen Teil, aus allgemeinen Steuermitteln erfolgen soll. Auch das werden wir per Minderheitsantrag diskutieren.

Es gibt aber auch kritische Punkte. Das Glatttal ist zu stark eine arbeitsplatzlastige Region in der Entwicklung. Es braucht mehr Wohnzonen – eine bessere Durchmischung. Wenn wir dieses Gebiet sich so entwickeln lassen, wird es eine einseitige, ungesunde Entwicklung geben Richtung «Ghettoisierung».

Auch die Linienführung ist teilweise schlecht – Gabriele Petri hat einmal das Wort «Restflächenverwertung» eingeführt –, sie ist sehr stark autoadaptiert, dass ja nirgendwo der Autoverkehr etwas reduziert werden könnte. Auch für die Velos wurde suboptimal gearbeitet. Andere Prioritäten wurden im Rahmen dieser Diskussion zu wenig gewichtet. Ich denke an Tramverlängerungen innerhalb des Stadtgebiets, aber auch in der Region, die mindestens die gleiche Prioritätsstufe haben sollten.

Nicht zuletzt ist es unhaltbar, dass diese Investitionen aus Spargründen zeitlich laufend verzögert werden sollen, denn sie sind eigentlich schon zu spät.

Ich komme zur Schlussfolgerung: Es ist klar, der Bedarf an weiteren ÖV-Vorhaben ist mit dieser Glatttalbahn nicht ausgeschöpft. Ich denke an die Ringbahn Hardwald, an die Stadtbahnerschliessung des Limmattals und an die diversen Tramverlängerungen innerhalb und ausserhalb des Stadtgebiets, die als nächste Etappen in Angriff genommen werden müssen, denn der Raum Zürich wächst um die Kernstadt herum weiter an.

Für uns ist die Glatttalbahn der zweite Schritt im öffentlichen Verkehr nach dem ersten Schritt, der positiv in die Volksabstimmung gegangen ist: dem Durchgangsbahnhof. In diesem Sinn werden wir auf die Vorlage grossmehrheitlich eintreten.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Die Vorlage 3925 ist nicht nur eine Vorlage des öffentlichen Verkehrs, die Stadtbahn ermöglicht und provoziert auch die Entwicklung der Infrastrukturen des motorisierten Individualverkehrs. Damit erfüllt die Vorlage auch die Forderung nach einer gleichzeitigen Entwicklung beider Verkehrsträger. Das Glatttal steht vor einem Entwicklungsschub. Vielleicht sorgen die aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für eine gewisse Verzögerung, aber der Standort Zürich braucht diese Entwicklung. Darum macht das vorliegende Raumentwicklungsprogramm nicht zuletzt im Sinn eines Impulsgebers Sinn. Wir haben heute die Gelegenheit, dafür zu sorgen, dass die Entwicklung und Realisierung der Verkehrsinfrastrukturen Hand in Hand mit der Realisierung der verkehrserzeugen-

den Infrastrukturen passiert. Wir haben genügend Beispiele, wo die Verkehrsinfrastrukturen immer den anderen Infrastrukturen hinterher hinken.

Der Bau der Stadtbahn erfordert zwingend, dass die projektierten Strassenaus- und -neubauten im Projekt integriert bleiben. Eine Aufsplittung der Vorlage und damit eine Finanzierung der Strassenbauten zu Lasten des Strassenfonds, also ohne Einsatz von allgemeinen Steuermitteln, gefährdet das Projekt, weil die Trennung zu einem Nein der FDP-Fraktion führen wird.

Wir haben uns in der Kommission intensiv darum gekümmert, wie die Auswirkungen der Trasseeführung auf die Strassenkapazitäten aussehen müssen. Die Kantonspolizei konnte uns mit Studien unterlegt nachweisen, dass zusammen mit den Strassenausbauten die Strassenkapazitäten mittelfristig genügen werden; dies aber auch unter der Voraussetzung, dass die Steuerung der Lichtsignale an den heiklen Kreuzungspunkten beider Verkehrsträger gleichberechtigt behandelt werden. Eine übertriebene Privilegierung des öffentlichen Verkehrs, Willy Germain, liegt auf keinen Fall drin.

Bezüglich Ungleichbehandlung vom öffentlichen und motorisiertem Individualverkehr eine Bemerkung zuhanden der SVP: Ein Nein zur Stadtbahn verschafft dem MIV weder mehr Mittel noch beschleunigt ein Nein die Realisierung verschiedener Strassenprojekte. Die dringend notwendigen Projekte für dem MIV sind entweder im Bau – Westumfahrung, Uetlibergtunnel, N4 im Knonaueramt – oder in der Projektierung – Gubrist Nordumfahrung, Seetunnel Ostumfahrung, Oberlandstrasse und andere. Die Lösungsansätze liegen also vor. Die Baudirektion macht vorwärts. Es wird an uns liegen, mit geeigneten Mitteln, zum Beispiel Sicherstellung der Finanzierung die möglichst schnelle Realisierung zu ermöglichen. Ein Nein zur Stadtbahn ist in diesem Zusammenhang ein untaugliches Mittel.

Mit der Bezeichnung «Raumentwicklungsprojekt» werden hohe Erwartungen geweckt. Wir erwarten, dass sich dieses Projekt nicht zum Verhinderungsprojekt entwickelt. Es darf nicht sein, dass die Führung der Stadtbahn den Betrieb eines Hallenstadions massiv behindert oder dass Gewerbebetriebe eingeschränkt werden. Die Projektleitung hat uns versichert, diesen Anliegen Rechnung zu tragen und zu einvernehmlichen Lösungen Hand zu bieten.

Unter diesen Voraussetzungen sagt die FDP Ja zu diesem Projekt. Zu den Minderheitsanträgen werden wir uns in der Detailberatung äussern.

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Die Glatttalbahn wird grosse Fussgänger- und Veloströme generieren. In der Vergangenheit wurde dem MIV wenig Beachtung geschenkt. Bei diesem Projekt wurde jedoch versucht, ein Gesamtverkehrskonzept zu verwirklichen. Ich habe im Interesse der «Langsamverkehrsbeteiligten» das Projekt unter die Lupe genommen und bin, was die Fussgängerinnen und Gehbehinderten anbetrifft, weitgehend befriedigt. Die Haltestellen wurden so platziert, dass die Wegstrecken zu Fuss maximal im Bereich von 400 Metern liegen. Das ist eine optimale Verkehrszeit für Fussgängerinnen. Sie haben niveaugleiche Einstiege in die Niederflurfahrzeuge sowie treppenfreie Zugänge mit Rampensteigungen von maximal 5 Prozent.

Weniger zufriedenstellend ist die Situation für die Radfahrenden. Das Problem der Velofurten an mehreren Hauptstrassenkreuzungen ist nicht gelöst. Vorgesehen ist gegenwärtig, dass die Velofahrenden ihr Fahrrad mit den Fussgängerinnen über den Zebrastreifen schieben müssen. Die Velofurt sei nicht möglich, weil sonst der Rechtsabbiegerverkehr mit dem Velofahrerinnen kollidieren könnte. Das Problem der Rechtsabbieger und Velofurten ist in den Strassenbaunormen nicht geregelt. Da besteht Handlungsbedarf. Dass diese Situation in den Normen nicht geregelt ist, erstaunt mich wenig, ärgert mich aber zugleich. Es ist wie im Verkehrsalldag. Sobald die Situation vor und auf der Kreuzung knifflig und gefährlich wird, ist der schutzgebende Velostreifen nicht mehr auf der Strasse aufgemalt. Die schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen werden sich selbst überlassen.

Zurück zu unserem Projekt: Man nimmt den Velofahrenden nicht ernst, wenn erwartet wird, dass auf einem Veloweg die Radfahrerinnen immer wieder auf den Zebrastreifen verwiesen werden. Radfahrende und Fussgängerinnen in denselben Verkehrsfluss einzubinden, führt zu gehässigen oder gar zu gefährlichen Situationen. Radfahrer gehören klar zum Strassenverkehr. Wir pochen daher auf eine velogerechte Lösung beim Rechtsabbieger. Wir sind froh, dass eine intensive Prüfung dieses Problems angeboten worden ist. Quantitativ und qualitativ genügen Veloabstellplätze. Sie sind aber mit der Vorlage nicht gesichert, da sie in die Kompetenz der Gemeinden fallen. Wichtig ist jedoch von kantonaler Seite her, dass an zentralem Ort der nötige Platz eingeplant wird. Die Radwege wurden in genügendem Mass festgelegt. Bei deren Umsetzung hapert es jedoch. Grössere Neubauten werden erst 2020 angepackt oder gar erst für die fünfte Etappe 2022 bis 2027 vorgesehen. 2027, das ist eine ganze Generation von

uns entfernt. Dass der umweltfreundlichste Verkehr so leicht gewichtet wird, ist nicht richtig. Der Radweg Ringstrasse wurde auf unseren Protest hin wenigstens auf 2006 bis 2009 vorverschoben. Die Velobevölkerung dankt dafür.

Zur Umwelt: Alle umweltrelevanten Nachweise wurden erbracht. Die Projektleitung sieht für die Bauphase eine ökologische Baubegleitung vor. Die Revitalisierung vom Katzenbach über eine Strecke von ungefähr 500 Metern ist nicht gewaltig, aber immerhin wird ein kanalisiertes Gewässer wieder zum Leben erweckt. Sie wird sicher als verbesserte Lebensqualität im Miniformat geschätzt werden. Ich hätte der Bevölkerung, dem Wasser und Kleingetier ein längeres natürliches Dahinschlängeln gegönnt. Auch eine längere Strecke wäre kaum ein Tropfen auf den omnipräsenten Asphalt gewesen.

Regula Mäder-Weikart (CVP, Opfikon): Uns allen ist klar, dass die Verkehrsprobleme an unseren Alpen sehr gross sind. Wir wissen aber auch, dass der grösste Zeitverlust in unseren Agglomerationen entsteht und wir oft tagtäglich mehrmals im Stau stehen, was für viele ein riesiger Stress bedeutet. Zürich und das Glatttal werden auch in Zukunft grosse Magnete sein für eine Weiterentwicklung unseres Kantons. Nicht ohne Grund ist im Volksmund die Bahn nicht nur mit einem Namen belegt, wird doch in der Presse von der Stadtbahn und der Glatttalbahn gesprochen. Sie dient der Stadt Zürich und dem Teil Leutschenbach, der Agglomeration und – da gebe ich meine Interessenbindung bekannt, ich bin Stadträtin von Opfikon und stehe hinter dieser Vorlage – auch den Gemeinden im Glatttal und darüber hinaus bis ins Zürcher Oberland. Schon heute haben wir in diesem Gebiet zwei Routen mit Gelenkbussen im Dreiminutentakt, die versuchen, den ÖV in den Stosszeiten zu bewältigen. Eine womöglich räumliche Trennung zwischen dem Strassenverkehr und dem ÖV wird mit der Glatttalbahn besser gelingen.

Die heute vorliegende Vorlage, die durch die Kommission eingehend geprüft worden ist, dient beiden Verkehrsteilnehmern, dem öffentlichen wie auch dem Individualverkehr, den Gewerbetreibenden, seien es zum Beispiel Transporteure oder Handwerker, wie auch den Angestellten in den vielen Dienstleistungsbetrieben. Bereits im Bericht des Bundesrates zur Agglomerationspolitik vom 19. Dezember 2001 wird festgehalten: «Das Engagement des Bundes für den urbanen Raum soll die wirtschaftliche Attraktivität der städtischen Gebiete sicherstellen und weiter die Siedlungsentwicklung nach innen fördern und städ-

tische Gebiete strukturieren.» Der Bund anerkennt das Projekt der Glatttalbahn sowie der Strassenausbauten als unterstützungswürdig und ist sehr interessiert an der Weiterentwicklung des Gebiets. Eine Unterstützung mit Bundesmitteln von rund 10 Prozent ist ins Auge gefasst worden. Durch die Etappierung der Ausführungen kann besser auf zeitliche Gegebenheiten abgestützt werden. Es bedeutet auch eine wirtschaftlich sinnvolle Lösung.

Seien wir doch vernünftig und steigen – wo immer möglich – um auf den öffentlichen Verkehr. Überlassen wir die Strassen den Gewerbetreibenden, damit die ihre Arbeit möglichst staufrei erledigen können. Setzen wir auch in dieser nicht für alle Leute leichten Zeit ein mutiges Zeichen, und sagen wir zusammen mit Willy Ritschard: «Wer nicht an eine Zukunft glaubt, der wird auch keine haben.»

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Aus Effizienzgründen spreche ich auch für meinen Nachbarn und Befürworter der Glatttalbahn, Rudolf Ackeret.

Als Kantonsrat aus dem mittleren Glatttal gehöre ich zu den Befürwortern der Glatttalbahn; dies obwohl ich mir unter einem modernen Verkehrsmittel nicht unbedingt ein Tram vorstelle, zu dem dieses Verkehrsmittel in der heutigen Vorlage leider geworden ist. Der Mut hat gefehlt, ein wirklich attraktives, modernes Verkehrsmittel wie zum Beispiel eine Hochbahn zu realisieren. Zürich wäre um eine Attraktion reicher gewesen. Berechtigte Bedenken, welche Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs befürchten, hätten durch die Schaffung eines Verkehrsmittels auf einer anderen Ebene keine Grundlage. Auch wenn die Glatttalbahn zu 97 Prozent auf eigenem Trasse fährt, werden in Kreuzungsbereichen mit Strassenknoten durch die gemeinsame Nutzung von Schiene und Autos Probleme auftreten, obwohl es die Verkehrsexperten nicht wahrhaben wollen.

Die Vorteile dieser Vorlage überwiegen aber die Nachteile. Es besteht dringender Handlungsbedarf im mittleren Glatttal. Die Verkehrssituation ist prekär. Der Ausbau der beiden Verkehrsträger Schiene und Strasse ist dringend notwendig. Die Erschliessung des Gebiets muss innert nützlicher Frist gesichert werden, sonst drohen der private und öffentliche Verkehr zu kollabieren. Die kantonale Richtplanung bezeichnet im mittleren Glatttal drei Zentrumsgebiete. In den Gemeinden werden Zehntausende von Arbeitsplätzen und Tausende von Wohnungen sowie vielfältige Einkaufs- und Freizeitnutzungen entstehen. Bereits sind einige Grossprojekte in Planung oder Ausführung,

die zu weiter zunehmenden Pendlerströmen führen werden. Das mittlere Glatttal gehört nun einmal zu den boomenden und attraktivsten Gebieten in der ganzen Schweiz. Es ist geradezu fahrlässig, in einem sich rasch entwickelnden Gebiet, in dem sehr viele internationale Firmen tätig sind, die Verkehrssituation nicht zu lösen. Wir alle wollen, dass neue Arbeitsplätze entstehen. Bei der Standortwahl internationaler Unternehmungen sind neben der Flughafennähe auch die Verkehrsnetze von zentraler Bedeutung. Ich gebe den Gegnern Recht, wenn sie jetzt monieren, dass man mit der Vorlage einseitig den ÖV bevorzuge.

Als Bewohner des Glatttals bin ich aber überzeugt, dass der erste Schritt nun der Bau der Glatttalbahn sein muss. Nächste Schritte im Strassenbau müssen folgen. Ich nenne nur die K10 zwischen dem Brüttiseller-Kreuz und Kloten. Die linke Ratsseite lade ich ein, die notwendigen Strassenbauprojekte so zu unterstützen, wie sie das heute bei der Glatttalbahn tun. Eine Wiederholung des Urknalls, so wie sich Peter Stirnemann geäußert hat, wünsche ich mir auch beim Strassenbau in dieser Region. Der Präsidentin der KEVU wünsche ich bei Projekten der Strasse die gleiche Weitsicht wie für die Stadtbahn.

Ich bitte Sie im Namen einer Minderheit der SVP-Fraktion, auf die Vorlage einzutreten und dem Rahmenkredit für die Glatttalbahn zuzustimmen.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Wenn wir etwas gesagt haben, dann halten wir Wort. Der Wähler kann sich auf uns verlassen. Nach unserer Zusage zum Durchgangsbahnhof haben sowohl der Kantonalvorstand und unsere Fraktion signalisiert, dass wir erst wieder bereit sind, ÖV-Projekte zu bewilligen, wenn die katastrophale Situation auf unseren Strassen mit Entschiedenheit an die Hand genommen und eine Einlage von mindestens 80 Millionen Franken in den Strassenfonds erfolgen wird.

Tatsache ist nun, dass weder das eine noch das andere geschieht. Schlimmer noch, es wird bewusst verzögert. Die jüngsten Stellungnahmen und der Zeitplan der Regierung für den Gubristtunnel mit einer vorgesehenen Eröffnung im Jahr 2015 lassen wenig Willen erkennen, um das Thema Strassenbau zu beschleunigen. Vertreter des Bundes sind in Sachen Gubrist überrascht, wie viel Zeit der Kanton Zürich allein schon für die Ausschreibung benötigt; nicht so bei ÖV-Vorlagen. Beim Durchgangsbahnhof wurden die ersten Vorarbeiten schon vor der Volksabstimmung ausgelöst. Eine Stadtbahn Glatttal

– so sagt man uns – sei baureif. Ich bin gespannt darauf, wie lange wir noch warten müssen, bis uns ein Bauvorhaben des Individualverkehrs baureif vorgelegt wird. Bei der Glatttalbahn geht die Nutzen-/Ertragsrechnung für den Bürger und Steuerzahler nicht auf. Die prognostizierten Benützungsfrequenzen sind zu hoch gegriffen. Unsere Prognoseunterlagen, die wir in der KEVU im Frühling 2001 erhalten haben, sind bereits überholt. Dem verlangten wirtschaftlichen Tempo wird nicht Rechnung getragen. So baut zum Beispiel die Zürich-Versicherung in Opfikon gegen 500 Stellen ab. Büroleerstände sind wieder möglich.

Langfristig geht es irgendwann schon wieder aufwärts. Aber vorläufig ist der Schwung massiv abgebremst. Die notwendigen Milliardenabschreiber infolge Fehlinvestitionen in dem von einer Partei verfilzten Grossunternehmen lähmen die Wirtschaft auf mehrere Jahre hinaus und binden die Kaufkraft des Mittelstandes. Deshalb in dieses Umfeld investieren, ja, aber in der richtigen Reihenfolge, in die richtige Infrastruktur, zur richtigen Zeit. Die Glatttalbahn ist eine Investition die mich ans Dock Midfield erinnert. Irgendwann wird auch das mal gebraucht. Eine florierende Wirtschaft benötigt nebst Strom, Wasser und anderem auch eine gute Verkehrsinfrastruktur. Da sind wir uns einig. Der ZVV ist nun wirklich toll ausgebaut, aber er kann nicht alle Bedürfnisse lösen. Auch braucht es nicht immer Schienen. Busse sind ein sehr wirtschaftliches Mittel und viel beweglicher als ein schienengebundenes Fahrzeug. Zudem wird uns die Zukunft elektronisch geführte Fahrzeuge bringen. Die Glatttalbahn hingegen wird den Individualverkehr an einigen Stellen nicht verflüssigen, sondern behindern, indem die Bahn auf die Strasse gebaut wird. Indem die Bahn bei den Knoten Priorität hat, wird an der schon jetzt dauernd verstopften Überlandstrasse-Kreuzung in Dübendorf alle siebeneinhalb Minuten ein Tram die Strasse von links und rechts überqueren, während gleichzeitig Bund und Kantone Millionen ausgeben, um niveaugleiche Übergänge zu entfernen. An der Thurgauerstrasse, wo heute schon ein reger Verkehr herrscht, werden Spuren reduziert. Beim Hallenstadion werden die engen Platzverhältnisse noch enger. Der CSI ist davon speziell betroffen. Auch die Garage Zürich-Nord wird in ihrem Betrieb eingeschränkt.

Sie sehen, man schafft hier neue Probleme, während sich die miserable Verkehrssituation im Strassenverkehr überhaupt nicht bessert. Keine Region in der Schweiz hat jeden Morgen so lange Staus. Die Wirtschaft und das Gewerbe haben genug von den langen Wartezeiten auf

unseren Strassen. In krassem Missverhältnis steht heute auch die Finanzierung der Personenfahrten. Erstens ist der ÖV überhaupt nicht selbsttragend. Zweitens, obwohl der ÖV mit nur 17 Prozent an allen Personenfahrten partizipiert, fliesst andauernd Geld in diese nicht selbsttragende Infrastruktur. Allein das ZVV-Budget schlägt mit jährlich über 600 Millionen Franken zu Buche. Der motorisierte Individualverkehr kommt mit 54 Prozent auf die dreifache Frequenz bei den Personenfahrten. Der Gedanke liegt mir nahe, dass in den MIV die dreimal grösseren Subventionen fliessen sollten. Schön wäre es. Im Gegenteil, es wird viermal mehr gemolken, und zwar die Milchkuh «Autofahrer» mit Autobahnvignette, Treibstoffzollzuschlägen, LSWA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) und Motorfahrzeugsteuern et cetera. Wollen wir nur die wichtigsten Projekte in den nächsten Jahren realisieren, dann kommen wir nicht darum herum, jährlich mindestens 200 Millionen Franken in den Strassenfonds einzulegen. Das Problem ist erkannt.

Wir halten Wort und weisen das Projekt Glattalbahn zurück.

Urs Hany (CVP, Niederhasli): Das Gegeneinanderausspielen von grossen Verkehrsvorlagen im öffentlichen und im Individualverkehr ist für mich völlig unverständlich, ja ich muss sagen, es ist ärgerlich. Die Glattalbahn ist heute und jetzt spruchreif. Das Baubewilligungsverfahren läuft. Die Oberlandautobahn ist bei weitem nicht spruchreif. Wir können heute noch nicht darüber befinden. Die Glattalbahn ist in zweierlei Hinsicht ein absolutes Muss.

Erstens: Das Oberhauserriet mit seinem grossen Entwicklungsgebiet ist auf die Erschliessung mit dem Verkehrsmittel Bahn angewiesen. Diese Erschliessungsinvestition löst weitere Investitionen aus: Wohnungsbau sowie Gewerbebauten mit den entsprechenden Arbeitsplätzen. Das Gewerbe, insbesondere das Bauhauptgewerbe ist gerade heute und in naher Zukunft wieder einmal auf sinnvolle Investitionen angewiesen. Vorübergehende und dauernde Arbeitsplatzsicherung verlangt nach solchen Investitionen.

Ich stehe ein für die Glattalbahn. Genauso stehe ich ein auch für die Oberlandautobahn, dann, wenn es soweit sein wird. Biten sagen Sie klar und deutlich Ja zu den beiden Rahmenkrediten sowie zu den Objektkrediten der ersten Etappe.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Was wir von Laurenz Styger und Adrian Bergmann gehört haben, darf so nicht unwidersprochen bleiben.

Sie wissen alle, in welcher Situation sich unsere Wirtschaft zurzeit befindet. Wir befinden uns auf dem Weg zu einer Talfahrt. In dieser Situation verlangt die Wirtschaft von der Politik positive Signale. Was Sie aber hier aussenden, meine Damen und Herren der SVP, sind negative Signale. Wenn sich irgendwo in der Wirtschaft im Raum Schweiz etwas entwickeln soll in der nächsten Zeit, dann sind es das mittlere Glatttal und das Oberhauserriet. Dieses Oberhauserriet und das mittlere Glatttal können mit dem MIV allein nicht erschlossen werden. Dazu braucht es den ÖV. Der Mittelverteiler, die Glatttalbahn ist eine Wirtschaftsförderungsmassnahme. Sie sprechen hier dauernd dagegen.

Wenn Sie, Laurenz Styger und Adrian Bergmann, die Probleme des Staus lösen wollen – das gestehen wir Ihnen zu, diese Probleme gibt es –, gibt es zwei Möglichkeiten dazu. Die eine Möglichkeit ist, den öffentlichen Verkehr auszubauen und dafür zu sorgen, dass auch tatsächlich umgestiegen wird. Die zweite Möglichkeit ist: Wenn Sie Strassen bauen wollen, müssen Sie dafür besorgt sein, dass diese auch finanziert werden. Sie haben sich dafür einzusetzen, dass die Verkehrsabgaben erhöht werden. Die 200 Millionen Franken, die Adrian Bergmann moniert hat, die er aus der Staatsschatulle holen will, können Sie dort holen, wo das Geld ist, nämlich bei den Autofahrern. Setzen Sie sich dafür ein, dass die Strassenverkehrsabgaben erhöht werden. Dann können Sie Ihre Strassen bauen, bis Ihnen die Ohren abfallen.

Hansueli Sallenbach (FDP, Wallisellen): Wir haben hier ein Projekt, dessen Bedarf ausgewiesen ist. Die meisten Vorredner haben das dargelegt. Diesbezüglich muss ich nichts ergänzen. Auch dem Votum von Bruno Grossmann möchte ich ausdrücklich beipflichten. Die Variante Hochbahn ist meines Erachtens zu wenig abgeklärt worden. Trotz allem haben wir ein ausgereiftes Projekt vor uns, dem zuzustimmen ist.

Laurenz Styger und Adrian Bergmann, was Sie machen, ist wie im Kindergarten. Sie sagen, wenn Sie die Autorennbahn nicht bekommen, würden Sie die Modelleisenbahn nicht geben. Diese Haltung ist

kurzsichtig und kleinlich. Durch solch kleinlichen Überlegungen werden in der Schweiz Projekte verhindert, welche von grosser Bedeutung sind, was uns als Standort international zurückwirft.

Ich bitte Sie auch als Einwohner von Wallisellen, einem ausgereiften, modernen Projekt zuzustimmen, welches die grossen Verkehrsprobleme in der Region zu lösen hilft.

Bei den Grünen verstehe ich nicht ganz, dass sie nur halbherzig für den öffentlichen Verkehr eintreten. Dies ist neu und nicht nachvollziehbar.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Materiell sind die Argumente ausgetauscht worden. Eine politische Gewichtung in einzelnen Punkten ist aber durchaus noch am Platz.

Wenn ich davon ausgehe, dass alle etwas zur Lösung der Verkehrsproblematik beizutragen haben, dann fängt das eigentlich dort an, wo eingezont wird. Wenn ich jetzt das Oberhauserriet nehme – ein Ort, den ich relativ gut kenne, weil ich selber einige Jahre im Parlament mitgewirkt habe –, da hat man eine Durchmischung von Arbeitsplätzen und Wohnplätzen tatsächlich realisiert und damit klar signalisiert, dass man nicht Verkehr generieren möchte, sondern man möchte Arbeits- und Wohnplätze an einem Ort haben. Dass das in einem Gebiet wie dem Glatttal, das derart boomt, nicht möglich ist, eins zu eins abzudecken, ist verständlich. Da kann man leider nichts anderes realisieren. Aber immerhin die Idee, dass man das macht, wurde im Glatttal realisiert. Man richtete sich danach. Man war auch bereit, Land, das man hätte zu teurerem Preis verkaufen können, zu Wohn- und Arbeitsplätzen und tieferen Preisen einzuzonen.

Ob die Wirtschaft boomt oder nicht, Adrian Bergmann, ist etwas, das weder Sie noch ich so abschliessend beurteilen können. Wenn ich Ihnen zuhöre, glaube ich, dass Sie glauben, was Sie sagen. Die Platitüden, die Sie von sich geben, können wohl nicht Ihr Ernst sein. Wollen Sie warten, bis wir Verkehrskollapse haben? Dann kommen Sie und sagen: Jetzt müssen wir auch noch den ÖV fördern. Das Problem, das wir im Glatttal haben, ist dasjenige, dass das Verkehrsvolumen nicht mehr ab der Autobahn auf die Zentren abgeführt werden kann. Wenn Sie dem etwas entgegensetzen wollen, brauchen Sie nicht neue Strassen, sondern ein ÖV-System, das dem entgegenhält und eine Entlastung bietet, aber sicher nicht das, was Sie propagieren und was völlig

gegen die wirtschaftlichen Interessen ist. Man könnte nicht meinen, dass Sie irgendwo für KMU (kleinere und mittlere Unternehmungen) und Wirtschaftsförderung eintreten.

Laurenz Styger, wenn ich Ihnen zuhöre, frage ich mich, ob Sie oder die SVP sich schon wieder von der realen Politik verabschieden. Machen Sie hier nur noch Wahlkampf? Wenn wir schon von Verkehrsproblemen sprechen, dann sind unsere Verkehrsprobleme in der Schweiz relativ bescheiden. Ich wundere mich immer, wie Sie Schwarzmalerei machen. Wenn man das zum Beispiel mit München vergleicht, dann haben wir ganz andere Rückstaus. Dann ist das, was wir hier haben, relativ bescheiden. Sie müssen nicht kommen und sagen, wir könnten nur im gleichen Rahmen für den Strassenbau Geld investieren und dann wären wir bereit, auch in den ÖV zu investieren. Wir haben ein gutes System, das gut funktioniert. Machen Sie nicht immer solche Schwarzmalerei, die letztlich den Glauben an die Zukunft verhindert.

Laurenz Styger, Ihre Haltung, dass Sie das nicht wollen, ist einfach falsch. Wir investieren tatsächlich Millionen, wenn es um die Umfahrung von Zürich geht. Wir haben Ihren Planungswünschen nun in verschiedenen Bereichen entsprochen beziehungsweise Sie haben sich diese Wünsche mit den Mehrheiten im Haus selber befriedigen können. Wir geben Millionen aus und wissen, dass dies eigentlich Leichen sind, weil wir planen, ohne nachher das Geld zu haben. Ich gebe das Geld lieber dort aus, wo wir real Entlastungen realisieren können. Für mich ist klar, dass diese Vorlage unsere Unterstützung verdient.

Roland Munz (SP, Zürich): Wir alle wissen es, im mittleren Glatttal nimmt die Siedlungsdichte massiv zu. Es entsteht dort gegenwärtig, was Ihnen allen bekannt ist unter dem Begriff «Glatttalstadt». In diesem Entwicklungsgebiet sind Siedlungsflächen und mögliche überbaubare Strassenflächen beschränkt. Wir können gar nicht immer weiter die Strasse Spur um Spur ausbauen. Das geht nicht. Es wäre auch städtebaulich nicht schön. Was wir aber können, ist die Verkehrskapazität zu erhöhen. Das ist auch richtig so. Das müssen wir tun. Darum kann es eigentlich nur eine Antwort geben, nämlich den Bau der Stadtbahn Glatttal. Wenn jetzt aber Leute wie Laurenz Styger oder Adrian Bergmann kommen und die Strasse gegen den ÖV ausspielen, dann scheint offenbar die Einsicht abhanden gekommen zu sein oder gar nie bestanden zu haben, dass die Stadtbahn nicht die Strasse konkurrenziert. Die Stadtbahn steht nicht einem Kapazitätsausbau auf der

Strasse entgegen. Nein, sie ist der Kapazitätsausbau. Die Stadtbahn ist nicht eine Benachteiligung der Strasse, sondern eine Entlastung der Strasse. Zu sagen, das Verkehrsproblem im Glatttal lösen wir erst dann, wenn wir gnädigerweise eine Oberlandautobahn bekommen, wie dies Adrian Bergmann zu tun scheint, ist absolut unverantwortlich, zumal diese beiden Projekte materiell überhaupt nichts miteinander zu tun haben. Ein Nein zur Stadtbahn bringt Ihnen nämlich keinen einzigen Meter zusätzliche Strasse. Wenn Sie die Stadtbahn ablehnen, helfen Sie lediglich weiter, dass der Verkehr auf der Strasse mangels Alternativen schon in kurzer Zeit zusammenbricht. Wollen Sie das wirklich?

Ist die Glatttalstadt erst einmal weitgehend gebaut, dann werden Sie allerdings keinen Platz mehr finden, egal, ob Sie dann die Strasse ausbauen oder eine Stadtbahn doch noch bauen wollen. Dann ist das Glatttal überbaut. Möglicherweise wäre vor fünf oder zehn Jahren eine noch bessere Stadtbahn möglich gewesen.

Die Grünen haben es gesagt, einige andere Vorredner auch: Wir sind jetzt schon spät dran. Die Glatttalstadt wird gebaut. Diese wartet nicht auf uns. Wir müssen deshalb jetzt handeln, damit wir noch ein gutes Projekt realisieren können. Irgendwann ist das Gebiet überbaut.

Deshalb stimmen Sie jetzt diesem Projekt zu, damit wir später nicht zu spät sind. Ich danke Ihnen im Namen der Bevölkerung des mittleren Glatttals recht herzlich für die Unterstützung der Stadtbahn.

Peider Filli (AL, Zürich): Drei Wochen lang hält eine Jahrhundertflut an der Elbe die Deutschen in Atem. Doch im grössten Katastropheneinsatz ihrer Geschichte können die Bundeswehr und Tausende freiwillige Helfer die Deiche bis auf wenige Ausnahmen retten. Nur einige kleine Dörfer werden überflutet. Kommt Ihnen das bekannt vor? Es ist nicht ein Bericht dieses Jahres. Es ist ein Archiveintrag des Jahres 1997.

Ein anderes Beispiel: Nach Angaben der italienischen Behörden kamen bei der Überschwemmung in Norditalien bislang zehn Menschen ums Leben. Die Behörden sprachen von der schwersten Flutkatastrophe seit 1994, als fast 70 Menschen starben. Die Millionenstadt Turin war durch die Fluten nahezu von der Umwelt abgeschnitten. *(Der Sprecher wird vom Ratspräsidenten unterbrochen.)*

Ratspräsident Thomas Dähler: Peider Filli, sind Sie sicher, dass Sie beim richtigen Traktandum sind?

Peider Filli (AL, Zürich): Es ist zu diesem Traktandum.

Oktober 2000, bei uns mit dem Stichwort «Gondo» abgebucht. Wollen wir wirklich jedes dritte Jahr eine Umweltkatastrophe als Jahrhundertkatastrophe abtun und dann weitermachen, als ob nichts wäre?

Ich könnte mir eigentlich schon sehr alt vorkommen mit all den überlebten Jahrhundertereignissen, die im Dreijahres-Rhythmus auftreten. Politik sollte nicht nur auf die nächsten Wahlen schielen, sondern sollte auch das Gemeinwohl für zukünftige Generationen im Auge haben.

Laurenz Styger und Adrian Bergmann, mit dem Ruf nach neuen Strassen erfüllen Sie Ihre Aufgabe als Kantonsrat nicht. Es ist visionslos und konzeptlos zu meinen, neue Strassen im strassenreichen Kanton Zürich lösen irgendein Problem. Solange wir nicht wissen, wie wir den Individualverkehr immissionslos bewerkstelligen können, ist die Karte Strassenbau ein schlechter Trumpf. Unsere Aufgabe ist es, Mobilität zu ermöglichen und gleichzeitig den Verbrauch fossiler Energien zu reduzieren. Das Wasserstoffauto braucht noch 30 Jahre, bis es kommt.

Auch wenn wir einige Kröten – Strassenbauten in der Höhe von 100 Millionen Franken – bei der Stadtbahnvorlage schlucken, ist es immer noch die vernünftiger Lösung. Hören Sie auf zu quengeln wie ein Kind in der Migros, das heute kein «Schoggistängeli» bekommt. Werden Sie erwachsen und gestalten Sie den Verkehr in diesem Kanton zum Wohl künftiger Generationen.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat zwei Rahmenkredite für den Bau der Glattalbahn und für damit koordinierten Strassenausbau sowie Strassenanpassungen. In diesem Umfang ist die Kombination von Projekten des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs in einer einzigen Vorlage für den Kanton Zürich neuartig. Der Antrag auf eine integrierte Raumer-schliessung im Glattal beruht auf dem kantonalen Richtplan – eine weise Voraussicht unseres Parlaments von 1995 – und einer überzeugenden Gesamtverkehrskonzeption.

Zur Bedeutung des Glatttals für den Kanton Zürich: Die Planungsregion Glatttal ist die viertgrösste Wohnregion des Kantons Zürich. Diese Position wird voraussichtlich auch in Zukunft beibehalten bleiben können. Das Glatttal ist aber auch die wirtschaftlich dynamischste Region des Kantons und dessen zweitgrösstes Arbeitsplatzgebiet. Gemäss einer neueren Studie der Zürcher Kantonalbank trägt es zu mehr als 10 Prozent zur kantonalen Wertschöpfung bei – ein Anteil, der nur noch von der Stadt Zürich übertroffen wird. Mit seiner zentralen Lage innerhalb des Wirtschaftsraums kommt dem Glatttal eine grosse Standortgunst zu. Es ist deshalb davon auszugehen, dass eine wirtschaftliche Entwicklungsdynamik, auch wenn es heute zum Teil anders behauptet wird, in Zukunft anhalten wird. Diese Entwicklung wird vom kantonalen Richtplan gestützt. Im mittleren Glatttal sind drei Zentrumsgebiete festgelegt worden, die in besonderem Mass für die Bildung von Siedlungsschwerpunkten vorgesehen sind. Das mittlere Glatttal entwickelt sich zu einem städtischen Zentrum, dessen Erreichbarkeit für alle Regionen des Kantons immer wichtiger wird.

Zur notwendigen Erschliessung: Alle Prognosen sagen für das mittlere Glatttal weiterhin ein starkes Verkehrswachstum voraus. Wer diese Passage benützt, kann dem nicht entgegen treten. Das bestehende Verkehrssystem stösst jedoch immer an mehr Grenzen. Das Strassensystem ist bereits stark belastet, zeitlich sogar überlastet und hat an kritischen Stellen seine Kapazitätsgrenzen längstens erreicht. Die Folge davon sind Staus, von welchen nicht nur der Individualverkehr betroffen ist, sondern auch der strassengebundene, öffentliche Verkehr. Das Zentrumsgebiet des mittleren Glatttals ist heute durch den öffentlichen Verkehr nicht hinreichend erschlossen. Wohl befinden sich in dieser Region sechs Bahnhöfe mit einem S-Bahn-Angebot. Die Bahnhöfe Flughafen und Oerlikon werden zudem auch durch Fernzüge bedient. Damit ist aber erst die Groberschliessung gesichert. Es bedarf eines zusätzlichen Verkehrssystems, welches gute Verbindungen zwischen den Bahnhöfen und den Bestimmungsorten in der Region sicherstellt. Die mangelhafte Erschliessung beeinträchtigt nicht nur die Mobilität der Bevölkerung des Glatttals, sondern auch diejenige anderer Kantonseinwohnerinnen und -inwohner, deren Fahrt zur Arbeit, zum Einkaufen oder zum Flughafen ins mittlere Glatttal führt. Das mittlere Glatttal ist auch Durchgangsland, sei es von Osten oder vom Oberland Richtung Zürich.

Hier möchte ich zu meiner rechten Seite die intimen Kenner des Strassenverkehrs direkt ansprechen. Jede Person, die vom Strassenverkehr im mittleren Glatttal auf den ÖV gebracht werden kann, nützt der Strasse. Wenn ich das über einen Zeitraum der nächsten zehn Jahre anschau, dann gibt es hier keine Alternative dazu. Eine Alternative ist für mich immer eine gleichwertige Handlungsweise. Diese haben Sie heute nicht. Wenn Sie sich aus den Mobilitätsvorstellungen der Bevölkerung Ihr Urteil machen, ob Sie heute Ja oder Nein sagen, dann bitte ich Sie, dieses mit zu berücksichtigen. Jeder Teilnehmer auf der Strasse, den wir auf die Schiene abführen können, ist ein Mobilitätsgewinn auf der Strasse. Das ist die neue Sichtweise, die in einer gesamtverkehrlichen Optik eingebracht werden muss. Alles andere ist Augenwischerei. Damit ist nichts gewonnen, weder auf der Schiene noch auf der Strasse.

Die Glatttalbahn ist also der Schlüssel zur Entwicklung dieser leistungsfähigen Region. Es geht darum, im Interesse des ganzen Kantons davon Gebrauch zu machen. Mit anderen Worten: Es ist auch einmalig, dass man aus allgemeinen öffentlichen Mitteln nahezu 100 Millionen Franken separat für die Strasse ausscheidet – so der Antrag des Regierungsrates. Damit spreche ich die Etappierung an. Die Regierung hat die Vorlage im Finanzhaushalt des Kantons heute und in den nächsten Jahren eingestellt und das ursprüngliche Projekt in seiner Gesamtanlage nicht redimensioniert – das wäre wenig sinnvoll gewesen –, aber geschickt etappiert. In der ersten Etappe sind 97 Millionen Franken für die Anpassung des Strassenbaus eingestellt. Wenn Sie keine Schiene bauen wollen, dann fehlen Ihnen auch diese 97 Millionen Franken auf der Strasse. Die Mobilität gehört in diesem Schlüsselraum zur Verliererin in den nächsten zehn Jahren, weil es mit dem gleichen Franken Investitionen auf der Strasse und der Schiene nicht möglich ist, die selbe Effizienz und damit auch die Rendite des Frankens hinzubringen.

Fazit: Die Glatttalbahn und die damit zusammenhängenden Strassenprojekte gehören zu einem modernen Raumentwicklungsprojekt. So verstanden sind damit die einzigartigen Chancen jetzt gegeben, diesen Zapfen im mittleren Glatttal rauszuschlagen.

Ich gehe zum Schluss auf die eingebrachten Wünsche und Anregungen ein. Wir werden diese so weit wie möglich – das kann ich Ihnen zusichern – nicht nur ernsthaft prüfen, sondern wo auch immer gegeben umsetzen. Ich gehe in die Detailprojektierung, die damit angesprochen ist. Ich gebe das zu Protokoll. Wir werden mit den Velofah-

ern sehr sorgfältig umgehen. Auch die Velofahrer müssen sich einer Gesamtoptik stellen, dass wir dort das möglich machen, was in der Gesamtoptik Sinn gibt. Wir werden die Probleme um das Hallenstadion offensiv angehen. Da haben wir genügend Projektierende auf der Tribüne. Es ist klar, dass die Haltestellen Flughafen und Glattzentrum nochmals im Detail überprüft werden, wie die Kommission das auch schon aufgenommen hat.

Ich bedanke mich herzlich für diese engagierte Diskussion und die eingehende, kritische Prüfung in der Kommission, allen voran der Kommission mit ihrer Präsidentin, Esther Arnet, aber auch meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ausserhalb und innerhalb des Hauses. Ich sehe das Lachen auf der Tribünenbank. Sie können den Dank gerne entgegennehmen. Ich hoffe, dass der Kantonsrat mit seinem Resultat das entsprechend weitergeben wird.

Ich bitte Sie, einzutreten und zuzustimmen. Die Position der Regierung ist, alle Minderheitsanträge abzulehnen.

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Sie haben so lange auf mich eingehackt, dass ich dies nicht so im Raum stehen lassen kann. Ich versichere Ihnen, dass ich eine breite Schulter habe und aus der heutigen Debatte nicht mit blauen Beulen davankommen werde.

Willy Germann, ich muss Sie nochmals auf den Pilgerweg des heiligen St. Fridolin schicken. Das erste Mal hat wohl nichts genützt. Zu Ihrer Finanzierungspolitik: Bis jetzt haben immer noch die Automobilisten ihre Strassen durch Verkehrsabgaben und Benzinzölle selbst bezahlt, ganz im Gegensatz zum ÖV, der von Steuergeldern lebt.

Hartmuth Attenhofer, ich stimme Ihnen mit dem antizyklischen Verhalten zu. Nur soll man das antizyklische Verhalten auch auf den Strassenbau ausweiten und nicht nur auf den ÖV.

Peter Reinhard, ich habe nie gesagt, dass das Geld nur in den Strassenbau einfliessen soll. Das habe ich auch mit keinem Wort erwähnt. Ich habe gesagt, es müsse zu gleichen Teilen in den Strassenbau eingeführt werden.

Zu Peider Filli: Da möchte ich am liebsten nichts sagen. Ich glaube, Sie haben das Tram in die falsche Richtung gesteuert. Das soll ja nicht das erste Mal sein. Ich gratuliere zu Ihren Aussagen. Sie haben sich selber qualifiziert.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hans Badertscher, Adrian Bergmann, Ernst Brunner, Laurenz Styger:

Die Vorlage wird an den Regierungsrat zurückgewiesen.

Begründung: Die Planung und Projektierung der Stadtbahn Glatttal fand zu einer Zeit des wirtschaftlichen Hochs statt. Die heutigen Prognosen sind weit weniger optimistisch; dieser gebremsten Entwicklung muss vermehrt Rechnung getragen werden. Nur für eine «Grünausstellung» kann diese Tramverbindung nicht gebaut werden. Diverse Problemkreise betreffend die Einschränkung privater Gewerbebetriebe und Unternehmungen durch die Stadtbahn müssen nachgebessert und gelöst werden. Die Ausgestaltung des Strassenraums ist zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs zu verbessern. Die diversen niveaugleichen Kreuzungen von Stadtbahn und Strasse behindern den Strassenverkehr in nicht tolerierbarem Mass.

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Der Rückweissungsantrag ist in der a-Vorlage schriftlich begründet. Die Mehrheit der Kommission teilt diese Einschätzung nicht.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Nun, da wir nach knapp zwei Stunden auf die Vorlage eingetreten sind, begründe ich den Rückweissungsantrag und beginne mit einem kurzen Rückblick.

Als 1995 mit dem kantonalen Richtplan das Zentrumsgebiet Glatttal beschlossen wurde, musste die Verkehrsplanung und die Erschliessung an die Hand genommen werden. Der Wirtschaftsstandort Zürich mit dem Flughafen befand sich zu dieser Zeit im fast grenzenlosen Aufbruch. Alle Prognosen und Erwartungen befanden sich in einer steilen Wachstumskurve. Die von virtueller Technologie und unge-trübtem Zukunftsglauben getriebenen Fachleute machten sich ans Werk. Das zürcherische Stimmvolk bewilligte die fünfte Ausbaustapepe des interkontinentalen Flughafens Zürich klar und die teuerste Wiese Europas, das Oberhauserriet, beschert den Städten Opfikon und Zürich einen Buchgewinn von über 300 Millionen Franken.

Heute schreiben wir das Jahr 2002. Die Zeiten haben sich drastisch geändert: der 11. September 2001, das Grounding der Swissair, der Zusammenbruch der virtuellen Technologiebörse, Enron, Worldcom, Grossbanken mit Milliardenverlusten und der so genannte Rentenklau. Sogar Bundesrat Pascal Couchepin muss heute von Stagnation, ja Rezession sprechen. Zudem ist das vorgelegte Projekt nicht über alle Zweifel erhaben oder fertig ausgereift. Es gibt noch viele, zu viele grundsätzliche Einwände, nicht zu vergessen die finanzielle Situation des Kantons Zürich. Regierungsrat Ruedi Jeker, eine Etappierung dieses Projekts genügt bei weitem nicht.

Sollte die Glattalbahn je ein Erfolgsprojekt werden, so muss diese Vorlage zurückgewiesen und überarbeitet werden.

Peter Stirnemann, wenn wir nicht eine Strassenbahn in eine Bauruine, ein soziales Ghetto vergleichbar mit französischen Vorstädten, leidend unter Fluglärm der Südanflüge, erschaffen wollen, so brauchen wir eine Rückweisung. Die Zentrumsgebiete mittleres Glatttal, der Wirtschaftsstandort Zürich und die Bevölkerung haben ein besseres Projekt verdient; ein Projekt, das den Möglichkeiten des Kantons besser Rechnung trägt, eine Vorlage, die ein gleichberechtigtes Miteinander von ÖV und MIV besser berücksichtigt, das auf die Bedürfnisse privater Gewerbebetriebe und Veranstalter grosser, öffentlicher Events besser eingeht, diese nicht bedrohlich einschränkt und deren Lebensnerv nicht abklemmt.

Noch haben wir die Zeit und die Möglichkeit, ein Strassenbahnprojekt vergleichbar mit Planungen des letzten Jahrhunderts in ein zukunftsweisendes und begeisterungsfähiges Verkehrsprojekt entsprechend der effektiven wirtschaftlichen Entwicklung dieser Region und deren Bedürfnisse zu erarbeiten. Eine Rückweisung ist eine Chance für ein besseres Projekt.

Stimmen Sie dem Rückweisungsantrag zu.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Wir haben in der Eintretensdebatte gehört, wie gut dieses Projekt ist. Unserem Rückweisungsantrag können Sie aber entnehmen, dass doch das eine oder das andere noch zu verbessern ist. Für unser Verständnis wird der Individualverkehr von diesem Projekt viel zu stark behindert. Ich verstehe weder ACS (Automobilclub der Schweiz) noch TCS (Touring Club Schweiz), dass sie es nicht zu ihren Aufgaben zählen, in diesem Sinn aktiv zu werden.

In der Stadt Zürich sind die Kreuzungen beziehungsweise Abzweigungen Leutschenbach und Ambassador zu überprüfen und so weit wie möglich in unserem Sinn zu verbessern.

Absolut unzumutbar ist die Situation in Dübendorf. In einer Zeit, in der Bund, Kantone und Gemeinden Dutzende von Millionen Franken ausgeben, um niveaugleiche Kreuzungen von Strasse und Bahn, sei es SBB oder Privatbahnen aufzuheben und zum Beispiel durch Unterführungen zu ersetzen, gehen wir gescheiterten Zürcher hin und bauen neue solche Kreuzungen; Kreuzungen, die mit Lichtsignalanlagen gesichert werden müssen, was zusätzlich zur Staubbildung auf den Strassen beiträgt. Die Kreuzung unseres «Bähnli» mit der sehr stark befahrenen Überlandstrasse in Dübendorf muss dringend durch eine Über- oder Unterführung ersetzt werden. Das Gleiche gilt für die schleifende Überquerung der Ringstrasse. Es darf doch nicht sein, dass wir heute solchen Unsinn bauen, den dann unsere Nachkommen für teures Geld verbessern müssen.

Ich bitte Sie dringend: Stimmen Sie im Interesse eines noch besseren Projekts unserem Rückweisungsantrag zu. Die gemachten Fehler können auf den Plänen im jetzigen Zeitpunkt weit günstiger korrigiert werden als später missratene Bauwerke.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Dieser Rückweisungsantrag ist selbstverständlich abzulehnen. Ich muss nicht auf das eingehen, was hier gesagt worden ist. Ich habe Ihnen zig Beispiele genannt, wo Stadtbahnen gebaut werden, Paris und London. Das genügt.

Lehnen Sie den Rückweisungsantrag ab.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Lorenz Habicher und Ernst Brunner, Sie sehen schwarz, was vielleicht etwas mit der Sonne zu tun hat. Vielleicht müssen Sie im Moment Ihre Sonnenbrillen ablegen. Es ist nicht so, dass dieses Gebiet nicht wächst. Nein, ganz im Gegenteil, wir haben Arbeitsplatzwachstum, Freizeitangebot und so weiter. Bei der ersten Etappe – sogar diejenige, die bis Auzelg geht – ist es dringend nötig, dass etwas passiert. Dieser Teil der Glatttalstadt ist schon gebaut. Wenn wir jetzt bauen, sind die Kosten noch tief. In 15 Jahren oder in diesem Superprojekt, das Sie beabsichtigen, werden die Kosten unweigerlich höher sein.

Bitte legen Sie Ihre Sonnenbrillen ab. Sehen Sie nicht mehr schwarz, sondern ein bisschen farbig. Das Projekt ist modern, urban und stimmt.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Die SVP macht Rückzugsgefechte. Sie kommt mit Detailkritiken am Projekt. Das ist Aufgabe der Exekutive in den betroffenen Gemeinden, in denen Sie auch Vertreter stellen. Bringen Sie die Anträge dort ein. Insbesondere überlassen Sie die Detailkritisierung des Projekts in Dübendorf dem Stadtrat Dübendorf. Es ist keine strategische Aufgabe für den Kantonsrat. Seien Sie doch ehrlich, wenn Sie das Projekt nicht wollen, sagen Sie einfach Nein, dann wissen es alle.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Auch ich kann nicht in dieses Loblied einstimmen, das wir heute Nachmittag für die Glattalbahn gehört haben, und zwar aus guten Überlegungen, weil wir hinter dem Projekt des Durchgangsbahnhofs klar gestanden sind und heute noch stehen und wissen, mit welchen Dimensionen wir das Schienennetz an das internationale Bahnnetz anbinden wollen. An diese Knotenpunkte soll nun mit der Glattalbahn mit einem Mittelverteiler angeschlossen werden; ein Mittelverteiler, der gemäss der Richtplanung unumgänglich ist, die solche Zentrumsgebiete nach innen erschliessen will. Es kann aber nicht angehen, dass wir heute in einem Sachzwang stehen und diesem Mittelverteiler Glattalbahn unwidersprochen den Lauf lassen, indem wir ein Projekt vorgelegt bekommen, bei dem heute das Tram noch mit Fussgängern, Skatern, Velofahrern und dergleichen kreuzen muss. Sie werden sehen, kaum ist dieses Projekt nur in Angriff genommen, können Sie überall Niveauübergänge schaffen, dass dies genau nicht mehr stattfindet. Daher ist es auch falsch, dass man irgendwann den Entscheid gefällt hat, alles auf ein integrales System auszurichten, Peter Stirnemann, das einfach von der Stadt hinaus wächst. Das Zentrumsgebiet im Glatttal ist ein neues Gebiet. Wir fahren dort schon über Rampen an grosse Infrastrukturen. Es wäre nahe gelegen, wirklich kompromisslos ein Verkehrssystem zu planen und zu realisieren, das kreuzungsfrei ab Oerlikon bis zum Flughafen funktioniert und die Fussgänger und alle, die ein gefährdetes Potenzial darstellen in der unmittelbaren Kreuzung mit dieser Bahn, dass sich diese auf einer anderen Ebene bewegen könnten.

Ich bin ganz klar der Meinung, dass heute der letzte Moment ist, um dieses Projekt zurückzuweisen und hier eine klare Forderung zu stellen, dass in dieses Gebiet – ich glaube daran, dass das Glatttal wächst – eine andere Glatttalbahn hingehört.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hans Badertscher, Adrian Bergmann, Ernst Brunner und Laurenz Styger auf Rückweisung der Vorlage mit 89 : 43 Stimmen ab.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hans Badertscher, Adrian Bergmann, Ernst Brunner, Laurenz Styger:

I. Für die Ausrichtung eines Staatsbeitrages an die Projektierung und den Bau der Glatttalbahn und den nötigen Massnahmen auf dem Strassennetz wird ein Rahmenkredit von Fr. 689'000'000 bewilligt, enthaltend einen Beitrag von Fr. 537'000'000 für das Stammnetz der Glatttalbahn, von Fr. 18'000'000 für eine zusätzliche städtische Verbindung als Anschluss an die Tramachse Zürich-Nord, von Fr. 97'000'000 für den Ausbau der Staatsstrassen S-11, S-19/S-7, S-2 und S-12 sowie Anpassungen des kantonalen Radwegnetzes. Zudem werden auch Fr. 37'000'000 für nötige Anpassungsarbeiten der Werkleitungen, falls diese nicht durch die Werkeigentümer zu tragen sind, eingestellt. Dieser Rahmenkredit vermindert sich um die von Dritten zu übernehmenden Kostenanteile.

II. wird gestrichen.

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Dieser Minderheitsantrag will die Zusammenfassung der Rahmenkredite unter Einbezug der Werkleitungen. Über die Werkleitungen gibt es zurzeit

einen Rechtsstreit. Man hat uns glaubhaft erklären können, dass wir sehr gute Chancen haben, dass wir diesen nicht verlieren werden. Deshalb sind die Werkleitungen nicht im Kredit.

Vergessen wurde bei diesem Minderheitsantrag vermutlich, dass man die Mittel für die Strassenbauten aus den allgemeinen Steuermitteln nehmen wollte. Diese Frage ist tatsächlich vergessen gegangen, wenn ich die Minderheit betrachte. Sie ist nicht der Wille der Minderheit.

Die Mehrheit ist der Meinung, dass man diesen Antrag ablehnen soll.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Mit diesem Minderheitsantrag wird dem Begriff Rahmenkredit Rechnung getragen. Für die Kostentransparenz müssen die Gesamtkosten des Projekts zusammengefasst werden. Eine Unterteilung in I. und II., in einen Teil Strassenbahn und einen Teil Strassenbau macht keinen Sinn. Diese Massnahmen werden nur durch die Strassenbahn, den Bau der Glatttalbahn verursacht und dürfen somit nicht vom Verursacher getrennt werden.

Die weiteren Minderheitsanträge zu II. zeigen die wahren Intensionen anderer Parteien nach Abstrichen und Änderungen und stiften zudem nur Unsicherheiten.

Was wird schliesslich gebaut? Eine Strassenbahn, ein «Trämli» zum Flughafen. Wieso müssen dafür neue Strassen gebaut werden? Weil die Glatttalbahn bestehenden Strassenraum beansprucht und heutige Verkehrsströme zerschneidet. Wird das Strassennetz den erforderlichen Kapazitäten angepasst? Ja, es wird. Eine kleine Anpassung findet statt. Ob diese dem zukünftigen Verkehrsaufkommen genügen wird, ist eher ungewiss. Wieso braucht es dann eine zusätzliche Strassenbahn? Eine Erschliessung des entstehenden Zentrumsgebiets mit dem ÖV ist nötig, aber es werden zu grosse Erwartungen, ja überrissene Hoffnungen in diese Strassenbahn gelegt. Was ist mit den Werkleitungen? Die nötigen Anpassungen an den bestehenden Werkleitungen und deren Kosten von 37 Millionen Franken sind Zentrum verschiedener Einsprachen gegen dieses Projekt. Die Liste der Unternehmen liest sich wie ein Werbeprospekt der Wirtschaftsunternehmen dieser Region. Avireal, eds, vormals Atraxis, EKZ, EBZ, Sunrise, Swisscom, verschiedene betroffene Gemeinden, um nur Einzelne zu nennen. Alle haben sie eine entsprechende Einsprache gemacht.

Wir können nicht eine Strassenbahn nach Bahngesetzgebung bauen und die Verfahren betreffend Verlegung der Werkleitungen nach Strassengesetzgebung erledigen wollen. Dieses Vorgehen ist

unseriös. Die mit grosser Wahrscheinlichkeit entstehenden Kosten müssen im Rahmenkredit eingestellt werden. Ob und wie viele dieser Kosten letztlich vom Kanton getragen werden müssen, ist zum heutigen Zeitpunkt eher zweitrangig. Die nötigen Vorkehrungen müssen aber getroffen werden. In diesem Zusammenhang muss dem Stimmbürger, falls es je zu einer Volksabstimmung kommen sollte, auch die Gesamtsumme des Rahmenkredits bekannt sein. Diese ist im vorliegenden Fall 689 Millionen Franken, und dies ohne einen einzigen Franken Rollmaterial.

Die Beschaffung von neuem Rollmaterial wird kurz erwähnt, ist aber in keiner Weise finanziell berücksichtigt worden. Das ist ein weiterer Störfaktor in diesem Strassenbahnprojekt. Sie sprechen von einer Glattalbahn im Wissen, dass kein einziger Franken für Rollmaterial eingeplant ist und dass vorerst «VBZ-Trämli» auf dieser Strecke quietschen, rumpeln und rattern werden. Ein Bahnprojekt ohne Rollmaterial – das sind interessante Perspektiven für den Steuerzahlenden. Irgendwann muss nämlich auch neues Rollmaterial beschafft werden. Alle im Kanton Zürich werden mit Sicherheit nochmals zur Kasse gebeten werden.

Egal aus welchem Fonds diese 689 Millionen Franken stammen, immer werden sie von den Steuerzahlerinnen und -zahlern im Kanton Zürich erbracht. Denken Sie also bei dieser Investition – sofern dieses Vorhaben so genannt werden darf – auch an die Steuererträge der Staatskasse. Diese fliessen heute nicht mehr so zahlreich und ergiebig wie auch schon. Im Sinne einer einheitlichen, transparenten Vorlage: Unterstützen Sie den Minderheitsantrag für einen neuen, ganzheitlichen Absatz I.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Dieser Minderheitsantrag ist natürlich zurückzuweisen. Erstens schwätzt Lorenz Habicher am Problem vorbei. Es geht hier um Verkehrsanlage und Infrastruktur und nicht um Betriebsmittel. Das hatte er in seiner Begründung nicht drin. Da widerspricht er sich selbst.

Zweitens kennt er sich mit den gesetzlichen Grundlagen nicht aus. Die Verkehrsanlagen sind auch zum Teil im Strassenbaufonds. Ich kann nicht alles in einen Sack schmeissen und dann meinen, man schaffe so Transparenz. Das Gegenteil ist der Fall. Es widerspricht den Grundlagen, wie wir zu entscheiden haben und woher wir die Mittel zu nehmen haben.

Lehnen Sie den Minderheitsantrag ab.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Dieser Minderheitsantrag ist etwas gefährlich. Er kann nämlich durchaus für den Kanton kontraproduktiv werden. Es ist ein laufender Rechtsstreit, bei dem heute absolut nicht klar ist, ob die Gemeinden und Verkehrsträger oder der Kanton zahlen müssen. Wenn heute der Minderheitsantrag der SVP durchkommen würde, würde das einem Akzeptieren dieser Schuld durch den Kanton gleichkommen. Als Stadtrat von Dübendorf müsste ich jubilieren und sagen, ich unterstütze diesen Antrag, weil dann die Gemeinden Geld sparen können. So können wir nicht legislieren. Wenn ein Rechtsstreit am Laufen ist, ist es nicht sinnvoll, heute diesen Kredit quasi mitzubeschliessen, weil es offen ist.

Das Schlauste wäre, wenn die SVP diesen Minderheitsantrag gar nicht gestellt hätte oder ihn jetzt wenigstens zurückziehen würde. Sonst lehnen wir ihn halt ab.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Zu Peter Stirnemann: Er hat natürlich wieder den Minderheitsantrag nicht verstanden. Es ist ganz klar die Rede – und ich habe es so begründet –, dass die entsprechenden Fonds die Mittel für die Erstellung der entsprechenden Projekte einbringen. Ich habe auch dargelegt, dass die Werkleitungen ein grosses Fragezeichen bedeuten. Wenn Sie den Minderheitsantrag lesen, dann sehen Sie, Martin Bäumle, dass diese Anpassungsarbeiten der Werkleitungen, falls diese nicht durch die Werkeigentümer zu tragen sind, eingestellt werden. Es wird also dem Stimmbürger ein Gesamtpaket vorgelegt, in dem alle Kosten, die entstehen können, dargelegt werden. Es wird nichts verheimlicht. Falls diese Kosten nicht anfallen, dürfen wir uns freuen, und der Kredit würde sich um die entsprechende Summe vermindern.

Ich bitte Sie, diese fadenscheinigen Argumente der Mehrheitsbefürworter abzuweisen, den Minderheitsantrag zu unterstützen, denn nur dann macht es Sinn, Absatz II. zu streichen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Wie Sie unschwer feststellen konnten, habe ich die Rückweisung nicht unterstützt. Ich bin klar dafür, dass eine solche Anlage im Glatttal gebaut werden muss. Aber stehen Sie auch dazu, dass diese Anlage nun wirklich ehrlich und klar finanziert und offen gelegt wird. Nichts anderes als das will der Minderheitsantrag der SVP.

Es stimmt nicht, Martin Bäumle, dass dann Gemeindebeiträge ausgeschlossen sind. Auch in diesem Antrag steht, dass sich der Rahmenkredit um die von Dritten zu übernehmenden Kostenanteile vermindert. Sie verursachen mit der Glattalbahn alle diese Bauten, ob sie nun auf den Schienen stattfinden oder ob sie Anpassungen an den Strassen erfordern. Wenn Sie das nicht tun, dann sind Sie nicht ehrlich und vor allem nicht transparent.

Ich bitte Sie, diesen Antrag zu unterstützen, eventualiter werde ich nachher den Antrag Reto Cavegn unterstützen, der klar sagt, dass diese 97 Millionen Franken von der Staatskasse zu übernehmen sind und dass da nicht Spiele gemacht werden im Rahmen des Budget, wo man sich auf Paragraf 28 Absatz 4 des Strassengesetzes beruft, dass man Beiträge sprechen kann.

Abstimmung

Der Antrag der Kommissionsmehrheit wird dem Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hans Badertscher, Adrian Bergmann, Ernst Brunner und Laurenz Styger gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 86 : 51 Stimmen dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

II.

Minderheitsantrag Reto Cavegn, Gaston Guex, Martin Mossdorf:

II. Für Massnahmen auf dem Strassennetz (Ausbau der Staatsstrassen S-11 [Birchstrasse in Rümlang, Opfikon und Kloten], S-19/S-7 [Ringstrasse in Dübendorf], S-2 [Zürichstrasse in Dübendorf, Knoten Sonnentäl] und S-12 [Aubruggstrasse in Zürich und Opfikon], Anpassungen des kantonalen Radwegnetzes, kantonaler Anteil an Anpassungen der Thurgauerstrasse auf dem Gebiet der Stadt Zürich) wird zu Lasten des Strassenfonds ein Rahmenkredit von Fr. 97'000'000 bewilligt. Die entsprechenden Ausgaben des Strassenfonds werden durch Einlagen aus dem allgemeinen Staatsgut finanziert. Der Rahmenkredit vermindert sich um die von Dritten zu übernehmenden Kostenanteile.

Minderheitsantrag Martin Bäumle (in Vertretung von Toni W. Püntener), Esther Arnet, Roland Munz (in Vertretung von Sabine Ziegler), Regula Ziegler:

II. Für Massnahmen auf dem Strassennetz (Ausbau der Staatsstrassen S-11 [Birchstrasse in Rümlang, Opfikon und Kloten], S-19/S-7 [Ringstrasse in Dübendorf], S-2 [Zürichstrasse in Dübendorf, Knoten Sonnentäl] und S-12 [Aubruggstrasse in Zürich und Opfikon], Anpassungen des kantonalen Radwegnetzes, kantonaler Anteil an Anpassungen der Thurgauerstrasse auf dem Gebiet der Stadt Zürich) wird zu Lasten des Strassenfonds ein Rahmenkredit von Fr. 97'000'000 bewilligt. Der Rahmenkredit vermindert sich um die von Dritten zu übernehmenden Kostenanteile.

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Der Minderheitsantrag Reto Cavegn will auf die Erwähnung von Paragraph 28 Absatz 4 des Strassengesetzes verzichten. In der Kommission wurde ausdrücklich darauf hingewiesen – es ist mir wichtig, dies hier zu wiederholen –, dass diese Bestimmung des Strassengesetzes gilt, egal, ob man sie hier erwähnt oder nicht. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass es der Verständlichkeit und Klarheit dient, wenn die Situation offen gelegt wird.

Die Mehrheit der KEVU empfiehlt dem Rat daher, diesen Antrag abzulehnen. Sollten Sie der Minderheit zustimmen, würde dies an der rechtlichen Situation nichts ändern.

Zum Antrag von Martin Bäumle: Dieser Minderheitsantrag entspricht einem Teil des vorherigen Antrages der SVP-Mitglieder zur Zusammenfassung der Rahmenkredite. Da es sich um eine politisch ganz anders zusammengesetzte Minderheit handelt, kann davon ausgegangen werden, dass dieser Minderheitsantrag das will, was er bewirken würde, nämlich, dass die Finanzierung der Strassenbauten nicht aus allgemeinen Steuermitteln erfolgen sollte. Selbstverständlich würde es dem Kantonsrat nach Paragraph 28 Absatz 4 des Strassengesetzes offen stehen, die Einlage aus allgemeinem Staatsgut im Voranschlag zu bewilligen.

Die Mehrheit der Kommission will die Verwendung von allgemeinen Steuermitteln für diese Strassenbauten und lehnt den Antrag deshalb ab.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Mit der vorgeschlagenen Formulierung wollen wir eindeutig klar machen, dass die Strassenaus- und -neubauten im Zusammenhang mit der Stadtbahn ausschliesslich mit allgemeinen Steuermitteln finanziert werden. Wir wollen verhindern, dass an jeder Budgetsitzung die Zuweisung von allgemeinen Mitteln in den Strassenfonds für die Stadtbahn zum Thema wird. Für die projektierten Strassen werden 97 Millionen Franken allgemeine Mittel zur Verfügung gestellt. Das ist es. Wie der Mechanismus laufen muss, das ist klar. Dieser läuft intern. Das gehört nicht in die Vorlage. Nur mit der Beschränkung auf die Mittelherkunft besteht für uns die Gewissheit, dass wir ein jährliches Hickhack um diese Einlage in den Strassenfonds vermeiden können.

Es wird weiter notwendig sein, in Zukunft allgemeine Mittel in den Strassenfonds einzulegen für die normale Weiterentwicklung des Strassenbaus. Diese dürfen aber nicht mit der Finanzierung der Stadtbahn vermischt werden.

Aus diesem Grund beantragen wir Ihnen, den Zusatz «gestützt auf Paragraph 28 Absatz 4 des Strassengesetzes» zu streichen.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Ich werde mich auch zum Eventualminderheitsantrag gleichzeitig äussern, um die Debatte nicht unnötig zu verlängern.

Grundsätzlich sind die Grünen der Meinung, wie ich das in der Eintretensdebatte bereits gesagt habe, dass eigentlich keine Strassenanpassungen mit dem gleichen Projekt vorgenommen werden. Dies ist im Eventualminderheitsantrag stipuliert. Mir wurden allerdings in der Kommission ordnungspolitische Bedenken entgegengehalten, dass man diese Vorlage nicht so auseinander nehmen könne. Deshalb habe ich diesen Antrag nur noch als Eventualminderheitsantrag formuliert und den Hauptminderheitsantrag gestellt, dass, wenn diese Strassen schon im Rahmen dieses Projekts realisiert werden sollen, diese wenigstens, wie dies ordentlich und üblich ist, dem Strassenfonds belastet und nicht mit allgemeinen Steuermitteln alimentiert werden. Dies ist, wie Sie alle wissen, eine für uns grundsätzliche Haltung, die wir seit Jahren konsequent vertreten. Daraus kommt der Minderheitsantrag, den wir heute stellen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Zum Minderheitsantrag von Reto Cavegn: Wir lehnen diesen Antrag ab. Er ist eigentlich irrelevant. Die gesetzlichen Grundlagen argumentieren mit Paragraf 28 Absatz 4 des Strassengesetzes, ob Sie dies nun schreiben oder nicht. Auf dieser Basis kann der Kantonsrat die allgemeinen Mittel bewilligen. Deshalb hat die Regierung in der Vorlage darauf hingewiesen, damit das transparent ist und auf welcher Grundlage hier entschieden wird. Es bringt nichts, wenn man das streicht. Es ist trotzdem mit Paragraf 28 Absatz 4 entschieden.

Lehnen Sie den unnötigen, überflüssigen Minderheitsantrag ab.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Ich spreche zum Minderheitsantrag und zum Eventualminderheitsantrag Martin Bäumle, und ich mache einen kleinen Kommentar zum Minderheitsantrag Reto Cavegn.

Eigentlich ist es so, dass wir im Kantonsrat einen Konsens haben, wie wir die Strassen und den öffentlichen Verkehr alimentieren. Das ist in Paragraf 28 Absatz 4 des Strassengesetzes festgeschrieben. Dieser sagt, dass die Gelder gebunden vom Strassentopf in die Strassen gehen. Fangen wir jetzt mit Sonderlösungen an, dann wird eine Riesenflut von Spezialwünschen auf uns zukommen. Dann können wir Doppelsitzung auf Doppelsitzung machen, und wir haben dann überhaupt nicht, was wir hier erreichen wollten, nämlich ein Gesamtverkehrskonzept über dieses Gebiet, welches dringend einen Verkehrsanschluss braucht. Deshalb ist es sinnvoll und korrekt, dass wir immer noch den Grundkonsens des Paragrafen 28 Absatz 4 im Antrag nennen.

Wenn wir alimentieren, dann soll es nach unseren Grundregeln des Verursacherprinzips laufen. Wir haben die Prioritätenliste der Baudirektion, welche Strassen wann gebaut werden sollten. Es wäre falsch, dieses Projekt mit neuen Konzepten zu gefährden.

Ich bitte Sie, wenn Sie eine Strasse bauen wollen, dann fangen wir an, über die Motorfahrzeugsteuer oder Benutzungsabgaben zu sprechen. Da wäre ich sehr froh um eine konkrete, sachliche Diskussion. Dies hier einzubauen, ist falsch und fatal für die Vorlage.

Die Mehrheit der SP wird den zweiten Minderheitsantrag unterstützen. Die SP hat für den Eventualminderheitsantrag Stimmfreigabe beschlossen. Wir sind grundsätzlich nicht der Meinung, dass es zusätzliche Strassenbauten gibt. Im ersten Abschnitt I., in den 555 Millionen Franken sind schon Strassenanpassungen drin. Die Birchstrasse, die

im Moment in Industriequartieren liegt, braucht keine Kapazitätserhöhung, die Zürichstrasse vielleicht. Das gefährdete Gebiet Aubrugg- oder Thurgauerstrasse wird zu Kapazitätserhöhungen führen, welche die Bevölkerung zurzeit nicht schlucken kann, will oder darf.

Deshalb wird ein Teil der SP-Fraktion den Eventualminderheitsantrag unterstützen.

Noch eine Klammerbemerkung: Es heisst trotzdem darin, dass auch die Fahrradnetze unterstützt werden. Diese sind nicht beeinträchtigt. Wir haben eine Fahrradkonzeption über den ganzen Kanton. Dieses Geld wird jährlich ausgeschüttet.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Zum Antrag Reto Cavegn: Sie können dem Antrag zustimmen, Sie können ihn ablehnen, es ändert überhaupt nichts an der Verbindlichkeit des Rahmenkredits. Das ist einfach eine nähere Erläuterung, wo dies gesetzlich geregelt ist. Sie ändern darum nichts, weil wir in unserem Finanzrecht einen Widerspruch haben. Rein theoretisch könnten wir über das Budget einen Rahmenkredit aushöhlen. Genau diesen Fall hatten wir beim letzten Budget – sie erinnern sich –, als es um den Verkehrsfonds ging. Wenn wir das hier beschliessen, geht es zum Teil auf Treu und Glauben. Sie können und müssen die Fraktionen später beim Wort nehmen. Sie können uns auch beim Wort nehmen. Wir halten uns an dieses Versprechen.

Zu den anderen Minderheitsanträgen: Ich hoffe nicht, dass durch diese zwei anderen Anträge eine unheilige Ablehnungsallianz zwischen SVP und Grünen entsteht.

Es geht nicht an – das haben wir in der Eintretensdebatte gehört –, das Paket aufzuschnüren, den Inhalt zu sortieren und einen Teil auszuscheiden, denn diese Vorlage stellt eine Verbesserung des Gesamtverkehrs im mittleren Glatttal dar. Nun erhebt Martin Bäumle den Vorwurf mit dieser Vorlage weiche man vom Verursacherprinzip ab, dass Staatsmittel in den Strassenfonds fliessen müssten. Auch die CVP hat sich immer für das Verursacherprinzip ausgesprochen. Ich gebe zu, dass man bei dieser Vorlage etwas über den Schatten springen muss. Allerdings ist gerade bei dieser Vorlage nicht klar auszumachen, wer wo Verursacher ist. Gerade bei dieser Vorlage erfordert die Bahn zusätzlichen Strassenraum und vor allem mehr Grünphasen bei Lichtsignalen. Allein um die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zu erhalten, müssen Strassenaus- und -neubauten realisiert werden. Ob dies

für 97 Millionen Franken verursachergerecht ist, das bleibe dahin gestellt. Ich möchte hier nicht «markten». Bitte nehmen Sie das Paket nicht auseinander, sonst riskieren Sie, dass die Vorlage scheitert.

Hans Badertscher (SVP, Seuzach): Die Strasse liegt uns am Herzen wie zum Teil der Bau des öffentlichen Verkehrs. Sie sprechen immer vom Verursacher. Dann nehmen Sie sich selber beim Wort, und anerkennen Sie, dass nun die Glatttalbahn gewisse Anpassungen an Radwegen und Strassen verursacht. Sind Sie bereit, die Kosten zu tragen? Ich weiss, wenn ich jetzt auf die finanzielle Situation des Strassenfonds hinweise, dass Sie sofort kommen und sagen, dann müssten Sie mehr Abgaben verlangen, um die Finanzierung sicherzustellen. Ich glaube, in diesem Projekt ist es so, dass wir wirklich die Karten auf den Tisch legen müssen, so wie der Vorredner dies getan hat. Das hat mich eigentlich beeindruckt. Das will ich hier sagen.

Die SVP will nicht nur Anschlüsse für die Glatttalbahn auf der Strassenseite machen, sondern auch das Geld zur Verfügung haben für andere Strassenverbesserungen, deren Unterhalt et cetera. Das dürfen wir auch heute nicht vergessen.

Die SVP wird mehrheitlich den Minderheitsantrag Reto Cavegn unterstützen. Wir werden den Minderheitsantrag Martin Bäumle ablehnen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Bei diesem Minderheitsantrag von Reto Cavegn geht es eigentlich nur um vier Begriffe von Paragraph 28 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes. Reto Cavegn hat vorhin ausgeführt, er befürchte ein Hickhack im Budget, wenn nachher diese Kredite aus allgemeinen Staatsmitteln via Strassenbau frei gegeben werden müssen. Ich erinnere an die Hickhacks, welche wir jeweilen beim Verkehrsfonds erlebt haben. Nach Gesetz sollten 70 Millionen Franken eingelegt werden. Wir sind hier schon bereits bis auf 40 Millionen Franken abgesunken. Das waren Ausnahmen. Wir konnten glücklicherweise trotzdem diese verschiedenen Projekte an die Hand nehmen. Wenn man also die Anträge, denjenigen der Regierung und denjenigen von Reto Cavegn einander gegenüberstellt, dann kommt es wirklich auf dasselbe heraus.

Eine grundsätzliche Frage hat sich auch für die EVP-Fraktion gestellt, ob für diese Strassenbauausgaben wegen der Glatttalbahn allgemeine Staatsmittel herangezogen werden sollen. Soll hier die EVP einen Sündenfall begehen? Wir haben gesagt, wir begehen diesen Sünden-

fall, denn schliesslich sind wir alles kleine Kinderlein, s'war immer so – Sie kennen das Lied. Ich will es aber nicht so begründen, sondern ganz einfach darauf hinweisen, dass sehr viele Projekte des öffentlichen Verkehrs auch aus Mitteln der Strasse realisiert worden sind. Ich denke beispielsweise an Projekte wie die unterirdische Einführung der Centovallibahn in Locarno. Hier hat die Strasse sehr viel dazu beigetragen, dass dieses Projekt realisiert werden konnte. Weshalb nicht auch einmal umgekehrt fahren und hier sagen, wo nun effektiv die Bahn Ausgaben verursacht, dass allgemeine Staatsmittel eingesetzt werden?

Dies erklärt auch, dass die grosse Mehrheit der EVP-Fraktion den Minderheits- sowie den Eventualminderheitsantrag von Martin Bäumle nicht unterstützen wird.

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich stelle zuerst die beiden Minderheitsanträge einander gegenüber, den obsiegenden dann dem Kommissionsantrag. Sind Sie damit einverstanden?

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Das sind unterschiedliche Minderheitsanträge, die nacheinander abgestimmt werden müssen. Reto Cavegn will etwas Bestimmtes, das gar nichts mit dem zu tun hat, was wir Grünen wollen. Diese Anträge kann man nacheinander abstimmen. Dann hat man Klarheit. Das Resultat wird wahrscheinlich dasselbe sein. Man soll aber nicht zwei völlig verschiedene Anträge gegeneinander aufnehmen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Martin Bäumle, was machen Sie dann, wenn beide Minderheitsanträge angenommen werden?

Ich stelle den Antrag, die beiden Minderheitsanträge einander gegenüberzustellen und dann den obsiegenden gegen den Kommissionsantrag. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall. Martin Bäumle hat seinen Antrag zurückgezogen.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag Reto Cavegn, Gaston Guex und Martin Mossdorf wird demjenigen von Martin Bäumle (in Vertretung von Toni W. Püntener), Esther Arnet, Roland Munz (in Vertretung von Sabine Ziegler) und Regula Ziegler gegenübergestellt.

Der Kantonsrat gibt mit 70 : 41 Stimmen dem Minderheitsantrag Reto Cavegn, Gaston Guex und Martin Mossdorf den Vorzug.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag Reto Cavegn, Gaston Guex und Martin Mossdorf wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 60 : 57 Stimmen dem Kommissionsantrag zu.

Eventualminderheitsantrag Martin Bäumle (in Vertretung von Toni W. Püntener), Esther Arnet, Roland Munz (in Vertretung von Sabine Ziegler), Regula Ziegler:

II. wird gestrichen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ich denke, der Eventualminderheitsantrag von Martin Bäumle müsste abgelehnt werden. Ich habe beim Beschrieb des Systems Stadtbahn darauf hingewiesen. Es ist ein System, das mit den Strassen verbunden ist. Es bedingt flankierende Massnahmen der Strasse. Daher ist es vom System her richtig, dass Strassenbaumittel aus dem Strassenfonds mit allgemeinen Steuermitteln finanziert werden. Diese Massnahmen sind keine reinen Strassenmassnahmen, sondern flankierende Massnahmen zum besseren Funktionieren der Bahn. Deshalb ist diese Gleichheit der Finanzierungsart gerechtfertigt. Die Bahn kann keine Strassenmassnahmen finanzieren. Deshalb muss es der Strassenfonds tun.

Abstimmung

Der Eventualminderheitsantrag Martin Bäumle (in Vertretung von Toni W. Püntener), Esther Arnet, Roland Munz (in Vertretung von Sabine Ziegler) und Regula Ziegler wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 86 : 32 Stimmen dem Kommissionsantrag zu.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ordnungsantrag

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Es stehen noch zwei Minderheitsanträge an, die voraussichtlich einiges zu reden geben werden. Ich beantrage deshalb,

Abbruch der Sitzung.

Jürg Leuthold (SVP, Aeugst a. A.): Wir haben eine Langzeitplanung vorgenommen. Wir wissen, wie lange die Sitzungen gehen. Ich beantrage Ihnen,

die Sitzung fortzusetzen bis zur Vollendung des Geschäfts.

Abstimmung

Der Ordnungsantrag Dorothee Jaun wird dem Gegenantrag Jürg Leuthold gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 75 : 47 Stimmen dem Ordnungsantrag Dorothee Jaun zu.

Ratspräsident Thomas Dähler: Wir werden das Geschäft Glatttalbahn am nächsten Montag weiterberaten. Zuerst kommen Entgegennahmen, dann zwei Dringlicherklärungen von Postulaten und anschliessend kommt das Geschäft Glatttalbahn.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Marschhalt beim SIL-Prozess**
Dringliches Postulat *Richard Hirt (CVP, Fällanden)*
- **Begrenzung der Flugbewegungen**
Dringliches Postulat *Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf)*
- **Förderung von umweltfreundlichen Mobilitätskonzepten bei Unternehmen**
Postulat *Thomas Hardegger (SP, Rümlang)*
- **Kreditpraxis ZKB für KMU**
Interpellation *Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon)*
- **Schliessung der Kantonalen Verwaltung zwischen Weihnachten und Neujahr**

- Anfrage *Bruno Walliser (SVP, Volketswil)*
- **Seepolizei; Informationspolitik**
Anfrage *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*
 - **Zukunft des Flughafens Zürich-Kloten**
Anfrage *Rudolf Ackeret (SVP, Bassersdorf)*
 - **Kostensenkung im Kanton Zürich durch einen externen Berater**
Anfrage *Hansueli Züllig (SVP, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 17.15 Uhr

Zürich, 16. September 2002

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 11. September 2002.