



189. Sitzung, Dienstag, 23. Januar 2007, 19.40 Uhr

Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*

Verhandlungsgegenstände

6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

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

2006, **4222a**..... Seite 13477

Verschiedenes

- Rücktritt von Adrian Hug aus der WAK Seite 13521
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 13521

Geschäftsordnung

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

6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

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

Fortsetzung der Beratungen

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wir werden die Sitzung heute um
22 Uhr schliessen, damit Sie noch ohne den Schneepflug nach Hause
kommen. Am Donnerstag werden wir die Sitzung um 17 Uhr eröff-
nen. Sie dauert bis 19.30 Uhr.

4.2 Strassenverkehr

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Wie ich Ihnen bereits einleitend mitgeteilt habe, konnte die Kommission bereits bei den Einwendungen feststellen, dass sich die Hälfte der Eingaben mit dem Strassenverkehr befasste. Eine erste Analyse zeigte uns, dass die Anliegen kontrovers eingebracht wurden. Von Neubauten bis Rückbauten, von Aufklassierungen und Abklassierungen, von Tieferlegungen und Tunnels et cetera – kurz und bündig, es fehlt nichts in den Einwendungen.

Diese Einwendungen wurden vom ARV in einer umfangreichen Arbeit aufgeschlüsselt und nach Inhalten geordnet. Der Kommission wurden rund 90 Themenblöcke oder objektbezogene Zusammenfassungen präsentiert und mit Erläuterungen ergänzt. Bei verschiedenen Einwendungen hat uns die Baudirektion gleich einen Lösungsvorschlag unterbreitet. Meistens handelte es sich um Präzisierungen im Text oder Korrekturen bei Karteneinträgen. Alle Einwendungen wurden so der Kommission unterbreitet, die Voraussetzungen wurden geschaffen, sich mit den Einwendungen auseinander zu setzen, sodass die Möglichkeit gegeben war, Anträge für Aufnahme in die Vorlage zu stellen.

Bevor wir die Beratungen der Strassenverkehrsvorhaben in Angriff nahmen, wollte es sich die Kommission nicht nehmen lassen, auch unserer zweitgrössten Stadt als Sitzungsort unsere Aufmerksamkeit zu schenken und mit dem Stadtrat von Winterthur den direkten Kontakt aufzunehmen.

Thema an diesem Tagungsort waren vor allem die Verkehrsbeziehungen im nördlichen Teil des Kantons und grenzüberschreitende Planungen. Es war für die Kommission eine besondere Ehre, folgende Gäste aus dem nördlichen Nachbarland, den Nachbarkantonen und aus dem Tagungsort als Fachgremium an der Sitzung zu begrüßen: Karl Restle, Ministerialrat Innenministerium, Baden-Württemberg; Max Keller, Kantonsingenieur, Schaffhausen; Peter Schütz, Kantonsingenieur, Aargau; und Stadtrat Reinhard Stahel, Winterthur. Im Weiteren wurden Vertreter und Vertreterinnen der Planungsgruppen Winterthur, Weinland, Unterland sowie Robert Enz, ehemaliger Dozent der Zürcher Fachhochschule Winterthur im Zusammenhang mit der Studienarbeit «äussere Nordumfahrung Zürich» geladen.

Die Kommission konnte sich über die verschiedenen Planungsprojekte informieren und den Stand des Planungsfortschrittes in Erfahrung bringen. An den folgenden Sitzungen wurden zu verschiedenen Fachstellen beim Bund und dem Kanton Spezialisten und Fachleute eingeladen: zum Sachplan Strasse Andreas Gantenbein, stellvertretender Direktor des ASTRA; zum Thema Luftimmissionen Harald Jenk, Abteilung Luftreinhaltung des BUWAL; Nikolaus Hilty, Umweltverträglichkeitsprüfung und Raumordnung des BUWAL; Hansjörg Sommer, Leiter Abteilung Lufthygiene des AWEL; zur Thematik Lärmimmissionen Drangu Sehu, Abteilung Lärmbekämpfung des BUWAL; Thomas Gastberger, Vorsorge- und Lärmbekämpfung des Tiefbauamtes; zu Fragen des Natur- und Landschaftsschutzes, Urs Kuhn, Fachstelle Naturschutz des Amtes für Landschaft und Natur; zu den Transportrisiken Jesper Hansen, Störfallvorsorge des AWEL; zu den Verkehrsflussmessungen Nikolaus Bischofberger, Verkehrsplanung des Tiefbauamtes; zu Fragen um den Grundwasserschutz Hanspeter Gehring, Gewässerschutz des AWEL.

Mag sein, dass diese Liste nicht vollständig ist, aber sie soll aufzeigen, dass die Kommission sehr wohl bei den verschiedensten Fachstellen die aktuellen Grundlagen und Erläuterungen in ihre Entscheidungsfindung miteinbezogen hat – oder bildlich für die einen in diesem Rat: Sie hat nicht ein eigenes Süppchen gekocht!

An dieser Stelle möchte ich festhalten, dass diesbezügliche Anregungen betreffend zusätzliche Grundlagen aus dem Lager der heutigen Minderheitsantragstellenden stets aufgenommen wurden. Die Kommission hat sich mit den Aufgabenstellungen und den gesetzlichen Grundlagen auseinander gesetzt und die Gelegenheit erhalten, die Erkenntnisse mit der vorliegenden Vorlage abzustimmen.

Weiter ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass uns das Agglomerationsprogramm noch während der Beratungen der Strassenbauvorhaben von der Volkswirtschaftsdirektion vorgestellt wurde. Wir konnten feststellen, dass die strassenseitigen Objekte mit unserer Richtplanung grundsätzlich übereinstimmen. Dies wurde gestern auch von der Präsidentin der KEVU in ihren Ausführungen als kohärent bestätigt. Dieses Programm hat der Regierungsrat beim Bund zur Vorprüfung eingereicht. Noch vor Abschluss der Kommissionsarbeit konnten wir den Zwischenbericht zur Kenntnis nehmen mit der wichtigsten Feststellung, dass die Partizipation zwischen Bund und Kanton gewährleistet ist.

Zum Vorgehen in der Beratung: Sämtliche Anträge konnten in der Kommission erläutert werden, die Abstimmungen erfolgten mit dem notwendigen Spielraum, um die Entscheide mit den Fraktionen zu klären. Einzelne Anträge aus den Einwendungen fanden so den Einzug in die Vorlage. Die nicht berücksichtigten Einwendungen wurden in den Erläuterungsbericht aufgenommen.

Zum textlichen Vorspann im Kapitel Strassenverkehr: Die Mehrheit der Kommission will in den Zielsetzungen zusätzlich zu den Qualitätskriterien die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität geprüft haben. Die Priorität bei Erneuerungen, Optimierungen und Ergänzungen des Netzes liegt in der Beseitigung von Stausituationen und in der Entlastung belasteter Gebiete. Sie will ebenso, dass Erweiterungen im Strassennetz möglich bleiben und lehnt Plafonierungsabsichten im Strassenverkehr ab, ebenso weitere Eingrenzungen der Leistungsfähigkeit von Verkehrsachsen.

Im Weiteren einige Hinweise zu den einzelnen Objekten: Nach Paragraph 9 des Raumplanungsgesetzes (*RPG*) werden die Kantone aufgefordert, mindestens alle zehn Jahre die Richtpläne aufgrund neuer Erkenntnisse zu überprüfen und anzupassen. Wir können feststellen, dass gegenüber dem Richtplan 1995 nur wenig neue Objekte losgelöst von den bereits im Richtplan eingetragenen Strassenbauvorhaben beantragt wurden, zum Beispiel die Nordumfahrung Adliswil und die Umfahrung Embrach. Die Schlussforderung zu ziehen, es handle sich um die Differenz der Anzahl Nummern zwischen geltendem Richtplan und der Vorlage, ist falsch. Ich habe Ihnen einleitend erklärt, dass wir aufgefordert sind, neue Erkenntnisse in die Richtplanung aufzunehmen. Diese neuen Lösungen wurden bei verschiedenen Objekten in Varianten oder Ersatzvarianten vorgeschlagen. Im Fall von Varianten ist eine genauere Prüfung der vorgeschlagenen Objekte vorzunehmen und einander gegenüber zu stellen, zum Beispiel Waidhaldetunnel und Südostumfahrung Winterthur. Im Fall einer Ersatzvariante sprechen wir von einer Rückfallposition, wenn die bevorzugte oder übergeordnete Variante nicht realisiert werden kann, zum Beispiel Stadttunnel oder äussere Nordumfahrung.

So ist auch zu erklären, dass nicht alle Objekte letztlich als realisierende Vorhaben addiert werden können, ebenso wenig der Zusammenzug sämtlicher Kostenschätzungen über die einzelnen Strassenbauvorhaben. In einem Arbeitspapier wurden uns die Kostenschätz-

zungen zu den einzelnen Objekten präsentiert. Es wird ausdrücklich festgehalten, dass es sich um eine Kostengenauigkeit von plus/minus 30 Prozent handelt.

Zu den Strassenklassierungen: Richtig ist die Feststellung, dass viele Projekte Bezug nehmen zum übergeordneten Strassennetz, sprich Hochleistungsstrassennetz. Dieses Netz hat bei den Ausbauvorhaben Priorität und bildet das Rückgrat für die Bewältigung des Individualverkehrs im Grossraum Zürich. Diese Ausrichtung ist auch in der Teilstrategie motorisierter Individualverkehr im Gesamtverkehrskonzept aufgezeigt. In diesem Bereich der Richtplanung ist auch der grösste Handlungsbedarf in der Abstimmung mit dem Bund angezeigt. Hier müssen auch je früher je besser unsere Lösungsansätze dem Bundesrat mit der notwendigen Behördenverbindlichkeit aufgezeigt werden. Das Gleiche gilt auch für die Koordination mit den Nachbarkantonen.

Zu den Abklassierungen möchte ich zwei Feststellungen machen: Die Mehrheit der Kommission teilt die Meinung des Regierungsrates, welche Massnahmen zu prüfen sind betreffend Qualitätssteigerungen auf den Hauptverkehrsstrassen. Sie sind in der Vorlage im letzten Abschnitt «Massnahmen zur Umsetzung» erläutert. Stichworte dazu sind: Der Kanton gewährleistet den sicheren und angepassten Verkehr, Minimierung der schädlichen Auswirkungen durch Steigerung der intermodalen Gesamtleistung durch die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs – das findet auf den Hauptverkehrsstrassen statt – sowie Lärmsanierungen.

Mit den beantragten Abklassierungen würden die Verkehrsachsen den Status der Kanalisierung des Verkehrs verlieren, im Speziellen auch innerhalb der Siedlungsgebiete. Die Netzstrategie mit Bezug auf die Umfahrungsachsen wäre nicht mehr gegeben.

Nach Abschluss unserer Beratungen wurde das Kapitel der mitberichtenden Kommission weitergeleitet. Am 13. Juni 2006 wurde in der KEVU vom Kapitel Strassenverkehr zustimmend Kenntnis genommen.

Im Namen der Kommissionsmehrheit bitte ich Sie, die zahlreichen Minderheitsanträge abzulehnen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Das Zwischensorbet, egal welches Parfüm, soll den Magen nur ganz leicht belasten, nein, es soll sogar Freude erzeugen, weil jeder Tropfen ein kühles Kullern in den Magen befördert.

Die KEVU hat anhand zweier Sitzungen die Arbeit der KPB zur Prüfung dieses Kapitels gewürdigt. Es wurden keine weiteren Materialien zur Prüfung und Einschätzung verlangt. Die KEVU stimmt mehrheitlich der Arbeit und den Anträgen in ihrer Form zu. Die ausführliche und aufwändige Arbeit, die der KEVU mittels Protokollaustausch transparent gemacht worden ist, wurde als gut befunden. Eine Minderheit lehnt das Kapitel mit der Begründung der unrealistischen Finanzierung und der durch den Strassenverkehr induzierten negativen Auswirkungen gegenüber der Umwelt und dem Druck auf die Zersiedelung ab.

Das Kapitel hat bekanntlich viele Anträge. Ich bitte Sie einfach, dasjenige Sorbet zu wählen, welches Ihnen am besten schmeckt und welches wirklich den Hals hinunterkullert. Schlürfen ist verboten!

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Als Politiker stehen wir gegenüber den Bewohnern von Kanton und Bund in der Verantwortung, die benötigte Verkehrsinfrastruktur rechtzeitig bereitzustellen. Im Kanton Zürich hat die Politik in diesem Bereich ganz klar versagt. In stehenden Kolonnen wälzt sich der Verkehr durch die Stadt. Stehende Kolonnen sind ökonomisch und ökologisch Ausdruck einer missratenen und verhinderten Verkehrspolitik. Die Linke hat diesen Zustand, der auf eine fundamentalistische Verhinderungspolitik zurückzuführen ist, zu verantworten. Nun ist der Kantonsrat endlich auf der Ziellinie zu einem Verkehrsrichtplan, welcher dem Kanton Zürich und insbesondere der Stadt Zürich eine Lösung der katastrophalen Verkehrssituation näher bringt. Es ist klar, dass nun in dieser Vorlage die HLS-Vervollständigung ein entsprechendes Gewicht hat, denn obwohl in den Fünfzigerjahren ein Autobahnnetz beschlossen worden ist, haben wir rund um Zürich immer noch grosse Lücken mit den entsprechenden Folgen auf den Verkehrsfluss.

Mit grossem Engagement haben sich alle 15 Mitglieder an der Diskussion und Bereinigung der verschiedenen Projekte beteiligt. Wie so üblich in einem demokratischen Prozess werden verschiedene Lösungsansätze auch in einer Kommission ausgemehrt. Bei vielen Anliegen dieses Verkehrsrichtplans gab es quer über alle Parteien Übereinstim-

mung. Vor allem beim ÖV hat sich die bürgerliche Seite konstruktiv und zustimmend bei den verschiedenen Vorhaben eingebracht. An Projekten des Strassenverkehrs verbiss sich dagegen eine Fundamentalopposition, für die der Strassenverkehr grundsätzlich ein rotes Tuch darstellt. Obwohl diese Kreise sonst die rote Farbe lieben: Im Eifer wird man blind. Es ist nicht so, dass wir nur neue Strassen wollen. Entgegen der Fundamentalopposition in der Betrachtungsweise einiger Medien erfolgten nur punktuell Änderungen an der regierungsrätlichen Vorlage. Der einzige bedeutende grosse Neueintrag gegenüber der regierungsrätlichen Vorlage ist der Eintrag für die äussere Nordumfahrung, welcher langfristig der Trasseesicherung dienen soll. Änderungen an der Linienführung ergaben sich auch noch bei der Glattalautobahn. Hingegen wurden Prioritäten anders gesetzt. Die Fertigstellung der Ringsituation um Zürich hat nach der Oberlandautobahn höchste Priorität. Es braucht in unserem Kanton aber nicht nur die längst fällige Fertigstellung des HLS-Netzes; auch kantonale Hauptverkehrsstrassen sind punktuell noch nötig. Ein Anliegen, das die Linke sehr gerne für sich propagiert, nämlich weniger Verkehr in den Quartieren und Dörfern, ist uns ernst. Wir wollen mit einem leistungsfähigen Verkehrsfluss den Durchgangsverkehr kanalisieren. Die Linke versucht, sich mit Verhinderung des Verkehrs zu entledigen. Ist es aber nicht Wahlbetrug, wenn man seinen Wählern vorgibt, eine Abklassierung einer Strasse führe zu weniger Verkehr? Das Gegenteil ist der Fall. Wenn wir den Verkehr nicht kanalisieren, fliesst er breit durch verschiedene Wohnquartiere. Wollen Sie wirklich Ihre Wähler betrügen? Wir schenken unseren Wählern reinen Wein ein. Unsere Gesellschaft, unsere Bevölkerung will Mobilität. Auf Mobilität – sei es beim Individualverkehr oder beim ÖV – können unsere Bevölkerung und die Wirtschaft, von der auch die Linke profitiert, nicht verzichten.

Aus kantonaler oder sogar Bundessicht hat der Stadttunnel als Alternative zum Nordring die höhere Priorität als die Glattalautobahn erhalten. Im Gegensatz zum Stadt- oder Seetunnel kann die Glattalautobahn den Nordring nicht entlasten. Gewichten mussten wir auch die verschiedenen Partikularinteressen aus Gemeindeoptik. Es gibt kaum eine Ortschaft, die sich nicht den Durchgangsverkehr unter den Boden wünscht. Uns ist klar, dass wir nicht alle Ortsumfahrungen gleichzeitig realisieren können. Zudem wird mit der Fertigstellung des HLS-Netzes manch gewünschte Umfahrung hinfällig. Wie war es damals auf der Strecke von Zürich nach Bern vor der Eröffnung der Autobahn? Die Dörfer litten enorm unter dem Verkehr und konnten erst

mit der Inbetriebnahme aufschnaufen. Wie war es mit den Dörfern am Walensee, am Gotthard oder jetzt dann im Knonauer Amt? Bereits das kürzlich eröffnete Teilstück bei Birmensdorf war eine Befreiung und stimmt das Säuliamt optimistisch. Ist die A4 eröffnet, steigt auch die Lebensqualität in den Dörfern im Säuliamt wieder. Stellen Sie sich die Situation im Aathal und in Wetzikon nach der lange erwarteten Eröffnung der Oberlandautobahn vor. Denken Sie an die Entlastung der Transitachsen Brunau–Milchbuck nach der Eröffnung des Stadttunnels. Dass mit der Verbesserung des Strassennetzes auch die Sicherheit verbessert wird – siehe Aathal – ist logisch. Jedes Strassenopfer im Aathal ist eines zu viel.

Nein, würde diese Politik, die sich in den rund 200 Minderheitsanträgen spiegelt, mehrheitsfähig, dann wären die Bürger schlecht bedient, denn linke Politik heisst Umverteilung, Verteilung des Verkehrs und der Staus in die Dörfer.

Die SVP steht hinter dem Konzept, das dieser Richtplan beinhaltet und bei dem sich ÖV und Individualverkehr ergänzen. Die Minderheitsanträge bekämpfen eine ausgewogene Verkehrsplanung, weshalb die SVP-Fraktion diese ablehnt.

Eva Torp (SP, Hedingen): Es ist inzwischen eine Binsenwahrheit: Wer Strassen sät, erntet Verkehr!

Der vorliegende Richtplan wird vor allem Probleme schaffen, statt sie zu lösen. Insgesamt sind Strassenbauten für rund 24 bis 30 Milliarden Franken vorgesehen, davon mehr als 9 Milliarden Franken für den kurzfristigen Ausbau am Strassennetz.

Nicht nur die überrissene finanzielle Dimension spricht gegen dieses kakophonische Strassenbauwunschkonzert; es steht auch diametral entgegengesetzt zur Absicht unserer Regierung, die Wohn- und Siedlungsqualität zu erhalten und wo nötig zu verbessern. Und es verunmöglicht die Einhaltung sämtlicher Luft- und Lärmgrenzwerte.

Für die SP basiert eine vernünftige, nachhaltige Verkehrspolitik auf den drei Grundsätzen: vermindern, verbessern und verlagern. Vermindern heisst, raumplanerische und siedlungsplanerische Massnahmen zu ergreifen, um die Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebiete zu vermischen, zusammenzuführen und mit attraktiven Angeboten für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu vernetzen.

Wir verbessern, indem wir die effizienteste Verkehrsart wählen oder, um den Begriff der Regierung zu gebrauchen, indem wir den wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel fördern, nämlich Fuss- und Veloverkehr vor dem öffentlichen Verkehr und vor dem motorisierten Individualverkehr (*MIV*). Die SP will den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität attraktiver gestalten, womit das Umsteigen gefördert wird und eine Verlagerung weg vom *MIV* stattfindet.

Im August des vergangenen Jahres schrieb der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zur Vorlage 4222: «Gemäss den Zielen und Grundsätzen der Raumplanungsgesetzgebung, den Leitlinien des Richtplans 1995 sowie des Genehmigungsvorbehalts des Bundes zum Richtplan 1995 haben sich Neu- und Ausbauten von Strassen in ihrer Erschliessungswirkung am bestehenden Siedlungsgebiet zu orientieren und zusammenhängende Naherholungsräume zu schonen.» Auch die Bürgerlichen haben diese Stellungnahme bekommen, trotzdem wurden rücksichts- und verantwortungslos immer mehr Strassen in die Planung aufgenommen mit abstrusen Realisierungshorizonten.

Ich nehme nur eines unter vielen eindrücklichen Beispielen heraus: die Aufnahme der äusseren Nordumfahrung in Form einer Hochleistungsstrasse von Winterthur über Pfungen, Embrach und Neerach bis Wettingen. Der blosser Eintrag im Richtplan wird eine unerwünschte Zersiedelung, Umweltbelastung und Beeinträchtigung der Lebensqualität auslösen, selbst dann, wenn diese Umfahrung gar nie realisiert wird!

1995 hatten wir 40 Strassenbauvorhaben, davon 6 Nationalstrassen und 34 Kantonsstrassen, teilweise kantonale Hochleistungsstrassen. Heute sind es nun 50 Strassenbauvorhaben, davon 10 Nationalstrassen, neu Bundesstrassen, und 16 «als Bundesstrassen vorzusehen», das heisst mehr als die Hälfte ist neu in der Kompetenz des Bundes und insbesondere durch ihn finanziert. Die Tendenz ist klar: Verschiebung zum Bund infolge fehlender kantonaler Finanzen. Gravierender aber ist die Folge für den Zürcher Souverän, der damit zu mehr als der Hälfte der kantonalen Strassenbauvorhaben nichts mehr zu sagen hat.

Wir, die Vertreterinnen und Vertreter der SP in der KP, hatten häufig das Gefühl, der Wille, ernsthaft kluge menschen- und naturgerechte Lösungen zu suchen, fehle auf der bürgerlichen Seite vollkommen. Zudem stehen heute viele auf Grund der Anträge von SVP, FDP, CVP und EVP erfolgten Änderungen der regierungsrätlichen Vorlage im Widerspruch zum geltenden Recht, oder sie werden zu unlösbaren

Konflikten mit anderen Festlegungen des Kantonalen Richtplans führen. Ein solcher Richtplan gibt der Siedlungsentwicklung eine falsche Richtung und schwächt die Standortattraktivität des Kantons Zürich.

Die SP bezweifelt klar, dass dieses Beton- und Asphaltprogramm, das die grenzwertüberschreitende Umweltbelastung vorantreibt und raumplanerisch unbrauchbar ist, beim Bund genehmigungsfähig ist. Eine Korrektur der vorliegenden Fassung ist dringend angesagt. Unterstützen Sie unsere Minderheitsanträge.

Max F. Clerici (FDP, Horgen): «Lücken schliessen, Ortschaften umfahren und mit Begleitmassnahmen gleichzeitig für Aufwertung sorgen», die Strategie der FDP zu den Festlegungen im Strassenverkehr erfolgte mit dem Ziel, einen Verkehrsrichtplan für eine dauerhafte Nutzung und den Fortschritt für unsere Gesellschaft, die Wirtschaft und die Umwelt zu erreichen. Die Arbeiten basieren auf einem Interessenausgleich der einzelnen Verkehrsträger mit dem Ziel, eine hohe Akzeptanz mittels Transparenz zu erreichen. Liberale Verkehrspolitik bezüglich Strasseninfrastrukturen bedeutet Folgendes: Wir wollen die Verkehrsprobleme und Engpässe lösen, statt sie zu zementieren. Gute Verkehrsbeziehungen gehören zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort Zürich. Staustunden belasten die Umwelt und auch durch unproduktive Stunden die Wirtschaft. Der neue teilrevidierte kantonale Richtplan soll Chancen und Handlungsspielräume ermöglichen für unsere Verkehrs-, Wirtschafts- und Lebensräume. Die verschiedenen Verkehrsträger betrachten wir als gleichwertig. Im Zweifel entscheiden wir uns deshalb für den Eintrag in den kantonalen Verkehrsrichtplan und nicht dagegen, um die Handlungsspielräume offen zu lassen und das Land zu sichern. Denken soll auch in Zukunft erlaubt sein. Mit dem Richtplaneintrag ist deshalb kein Objektentscheid gebunden. Erst zum Objektentscheid gehören auch die Darlegung der Finanzierung des Vorhabens und die Beurteilung der Umweltverträglichkeit. Diese muss für jedes einzelne Bauvorhaben, das in unserem demokratischen Staat vorgeschriebene Verfahren bis hin zur Volksabstimmung durchlaufen. Es ist auch unrealistisch, Begleitmassnahmen zu treffen, bevor die Anlagen selber gebaut sind. Der Wunsch nach einer einseitigen Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs widerspricht sowohl den Leitlinien des kantonalen Verkehrsrichtplans wie auch den Zielen der Gesamtverkehrskonzeption. Der Kanton Zürich wird sich weiter entwickeln. Die Lebensqualität und die Erreichbarkeit zahlreicher Gebiete wären gefährdet. Insbesondere die inneren Agglomerati-

onsräume, die gemäss kantonaler Raumordnung besonders gefördert, das heisst verdichtet werden sollen, wären von einer verschlechterten Erreichbarkeit durch den Wirtschaftsverkehr am meisten betroffen und würden an Attraktivität verlieren.

Entgegen aller Beteuerungen waren die allermeisten Infrastrukturen bereits im Richtplan 1995 verankert. Sie sind somit nicht neu, entsprechen jedoch im Wesentlichen der regierungsrätlichen Strategie des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), der HLS-Ringstrategie Hochleistungsstrasse und der Strategie der Ortsumfahrungen, zusammen mit den Erkenntnissen aus früheren Zweckmässigkeitsprüfungen und nicht zuletzt dem Gesamtverkehrskonzept, zu welchem diese Vorlage nicht in einem Widerspruch steht.

Die FDP-Strategie: Lücken schliessen und Ortschaften umfahren. Wer nicht in eine Stadt oder in eine Ortschaft will, soll sie umfahren können. Die Prüfung von möglichen Umfahrungen zusammen mit den Aufwertungsmassnahmen innerorts, so genannte Begleitmassnahmen, waren ein zentraler Punkt unserer Bemühungen. Hier konzentriert sich der Richtplan richtigerweise an den dichtbesiedeltsten Gebieten in unserem Kanton. Es erhalten diejenigen Vorhaben Vorrang, welche die Lücken schliessen und die übergeordnete Anbindung des Grossraums Zürich verbessern sollen. Entsprechend ist denn auch die Hauptstossrichtung der HLS-Strategie die Erhaltung der Funktionstüchtigkeit als Schlüsselement sowie die gleichzeitige Sicherung der Entlastungswirkung im untergeordneten Strassennetz als entsprechende Begleitmassnahmen. Mit diesen so genannt flankierenden Massnahmen wird die Siedlungsqualität spürbar gesteigert. Deshalb sollen die grossen Lücken bei den Hochleistungsstrassen neben der Oberlandautobahn, dem Stadttunnel Zürich und der Umfahrung Winterthur so rasch wie möglich geschlossen. Bei den kantonalen Ortsumfahrungen geniesst der Waidhaldetunnel in Zürich Priorität. Dies entspricht auch der Strategie der Ortsumfahrung, dem Gesamtverkehrskonzept und dem in Bern eingereichten Agglomerationsprogramm. Auch unsere Agglomerationen müssen sich für die Zukunft rüsten.

Die FDP-Fraktion unterstützt die Schaffung der Voraussetzung auf Stufe kantonaler Richtplan für den Bau der K10, aber auch den Ausbau der Glattalbahn sowie die Limmattalbahn zusammen mit Elementen des Tramkonzepts Zürich 2025. Die neue Linienführung der Trasseesicherung bei der äusseren Nordumfahrung in Kombination mit den Ortsumfahrungen nimmt die FDP-Strategie der Ortsumfahrungen auf und ermöglicht gleichzeitig den erwünschten raschen Rückbau im

Bereich des Neeracher Riedes. Es gilt, wir wollen das Denken auch in Zukunft ermöglichen und nicht verbieten. Dasselbe gilt für die neue ÖV-Spange Flughafen-Westbahn, quasi ein ÖV-Pendant zur äusseren Nordumfahrung.

Die Fraktion wird die Minderheitsanträge zur Abklassierung von Hauptverkehrsstrassen in dicht besiedelten Gebieten hinterfragen und grossmehrheitlich ablehnen. Diese Hauptstrassen haben vielfältige Anforderungen zu erfüllen. Sie dienen einerseits der Bewältigung des motorisierten Individualverkehrs, des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Sie sind aber auch Teil unseres Lebens- und Wirtschaftsraums. Ein genereller Verzicht auf Hauptverkehrsstrassen in Gebieten auf Achsen, welche gute Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr ausweisen, würden den differenzierten Zielsetzungen nicht gerecht und würden die Funktionstüchtigkeit des Gesamtverkehrssystems in Frage stellen. Ein Verzicht auf adäquate strassenseitige Erschliessung würde die Qualität des Lebens- und Wirtschaftsraums beeinträchtigen und hätte eine Verlagerung von Nutzung an periphere Standorte sowie die Nachbarkantone zur Folge. Aber, was noch wichtiger ist, das Verkehrsaufkommen auf der Strasse würde dadurch insgesamt nicht abnehmen, sondern zunehmen. Strassenzüge im Siedlungsgebiet würden zudem in der Regel nur dann als Hauptverkehrsachsen bezeichnet, wenn sie Teil einer überregionalen Achse bilden und keine Umfahrungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die konkrete Umsetzung hat sich nach den jeweiligen örtlichen Verhältnissen zu richten und ist nicht Gegenstand des Richtplans.

Unsere Strassen tragen ihre Kosten weitgehend selber, wie die Bundesämter für Raumentwicklung und Statistik in diesem Jahr erstmals und in einer gesamtheitlichen Betrachtung aufgezeigt haben. Der Vergleich Strassen und Schiene zeigt klar, dass die Strassen gegenüber der Schiene nicht schlechter dastehen und praktisch den gleichen Kostendeckungsgrad aufweisen, auch wenn die Umwelt- und Unfallkosten mit gerechnet werden. Gleichzeitig anerkennt die Studie dem Landverkehr auf der Strasse und der Schiene eine hohe Wertschöpfung. Die Kosten für die Strassen werden zudem zum Grossteil, nämlich zu knapp 90 Prozent durch die Verkehrsteilnehmer in Form von Eigenleistungen, Abgaben und Steuern beglichen. Die Allgemeinheit deckt nur gerade knapp 9 Prozent und der Staat den Rest von knapp 2 Prozent. Beim Schienenverkehr hingegen decken die Verkehrsteilnehmer nur 65 Prozent der Kosten, der Staat kommt für knapp einen Drittel al-

ler Kosten auf und die Allgemeinheit für knapp 5 Prozent. Diese eindeutigen Aussagen belegen, dass wir dringend eine sachliche und ganzheitliche Debatte auch im Strassenverkehr führen sollten.

Zusammenfassend beantrage ich Ihnen namens der FDP-Fraktion die Ablehnung der Minderheitsanträge. Teilweise handelt es sich bei den einzelnen Anträgen um eigentliche Wortklaubereien. Teilweise sind die Forderungen sogar ausdrücklich erfüllt. Ich bitte Sie um Unterstützung der wenigen eigenen Anträge.

Peter Weber (Grüne, Wald): Wir Grünen lehnen konsequent Kapazitätserhöhungen der Strassen ab. Mit diesem Statement verabschieden wir uns aber nicht von der Diskussion, sondern wir reden so lange, bis die Summe der Geldmittel, welche die vereinigten Betonierer in diesem Ratssaal in die unzähligen masslosen Tunnels, Umfahrungen und Tangenten stecken wollen, kleiner ist als die prognostizierte Investitionssumme für den ÖV. Uns ist klar, im Richtplan werden nur ausgezogene oder gestrichelte Linien eingetragen, nicht wie Roland Munz meinte, Striche. Es sind keine Projekte oder Bauprogramme, aber es sind behördenverbindliche Festlegungen der kommenden 30 Jahre. Auf der Grundlage des Gesamtverkehrskonzepts legen Sie mit diesen Linien die Basis für eine mögliche Realisierung. Ich vermute, Sie sind der Überzeugung, dass wenn der Verkehr strategisch unter dem Boden angelegt oder ausserhalb der Städte und Dörfer in Ringkonzepten als Hauptschlagader zusammengefasst ist, sei dies die Grundlage für eine städtebaulich sinnvolle und futuristische Lösung als nachhaltige Basis für das Zusammenleben der Menschen im Grossraum des Kantons Zürich. Sie wollen im Einzelnen auch keine konkreten Überlegungen anstellen, was diese Wahnsinnsstrategie zum Beispiel verursacht. Robert Brunner und ich bezeichnen dies unter uns gesagt als eine Maulwurfstrategie.

Was spricht dagegen? Erstens: der Landverschleiss vor allem bei Tunnelein- und -ausfahrten. Zweitens: Tunnellüftungen. Wir diskutierten das Anliegen genügend am Beispiel der Einhausung Schwamendingen. Drittens: Lärmkonzentration bei den Ein- und Ausfahrten. Viertens: der Unterhalt des gut ausgebauten 7000 Kilometer langen bestehenden Strassennetzes im Kanton Zürich. Fünftens: 10 Prozent davon sind 700 Kilometer Hochleistungsstrassen, die einen noch intensiveren Unterhalt wegen der erhöhten Sicherheit und dem Lärm verursachen. Tempolimiten sind tabu. Sechstens: Jeder Bürger weiss, Strassen verschlingen enorme Summen für den verlangten Unterhalt.

Es kommt der Tag, an dem der Staat diese Kosten nicht mehr verkraften kann. Siebtens: Der Denkansatz, der Verkehr gehöre unter den Boden, macht uns Angst. Tunnels zu planen, ist das eine. Tunnels zu betreiben, ist das andere. Das ist nicht dasselbe.

Es gilt für die Richtplanung doch nur eines: Nur wenn die Summe aus Neubauprojekten und flankierenden Beschränkungsmaßnahmen zusätzlichen Siedlungsraum von Lärm-, Luft- und Verkehrssicherheitsproblemen entlasten würde, wäre die Richtplanung zukunftstauglich. Neue Strassen und Kapazitätserweiterungen fordern Sie unerschämt viele. Diese müssen durch entsprechende Rückbauten oder Umnutzungen eins zu eins kompensiert werden können. Das fordern wir. Diese Sicherheit wollen wir den Menschen im Kanton Zürich geben.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Das Kapitel Strassenverkehr dürfte dasjenige Kapitel sein, welches die Gemüter im Rat wohl am meisten erhitzen wird. So wurden alleine zu diesem Kapitel über 120 Minderheitsanträge gestellt. Hier prallen die unterschiedlichen Auffassungen zwischen links und rechts, was die Verkehrsplanung anbelangt, wohl am härtesten aufeinander. Verhindert werden muss, dass in diesen Diskussionen nicht sämtliche Sachlichkeit auf der Strecke bleibt, sondern dass sachliche und lösungsorientierte Ansätze im Vordergrund der Diskussionen bleiben.

Dazu möchte ich an erster Stelle nochmals mit aller Deutlichkeit betonen, dass es im Verkehrsrichtplan primär nicht darum geht zu bestimmen, welche Strassen wirklich gebaut werden sollen, sondern es steht im Vordergrund, festzulegen, für welche Projekte das notwendige Trasse gesichert werden soll. Bei diesen Überlegungen müssen auch Projekte miteinbezogen werden, welche über einen Realisierungshorizont von bis zu 30 Jahren verfügen; Projekte also, welche, selbst wenn sie realisiert würden, von der Mehrheit der heute Anwesenden vermutlich kaum je selber befahren werden können. Kaum jemand hier im Rat wird mit Sicherheit prognostizieren können, welchen Stellenwert dem Strassenverkehr zu diesem Zeitpunkt überhaupt noch beigemessen wird.

Die Bedeutung des Verkehrsrichtplanes darf deshalb nicht hochstilisiert werden. Ich wiederhole es nochmals: Ein Strich ist nicht mehr als ein Strich und eine Arealsicherung. Änderungen können und werden vorgenommen werden. Wir sind nicht nur verpflichtet, der nächsten Generation eine intakte Umwelt zu überlassen. Diese Generation soll eben auch die Optionen offen haben, Verkehrsträger dort zu realisie-

ren, wo sie am sinnvollsten sind. Dazu gehört es, dass unter Umständen auch Arealsicherungen vorgenommen werden müssen für Projekte, die nie realisiert werden. Eine äussere Nordumfahrung bietet genau die Chance für eine solche Arealsicherung. Sie bietet eine durchaus prüfenswerte Option, um dereinst einmal die jetzigen Nadelöhre Gubristtunnel und Limmattaler Kreuz zu entschärfen. Mit ihr könnten die einzelnen Ortsumfahrungen dereinst einmal zu einer Entlastung des Limmattals und weiterer stark betroffener Gebiete zusammengeschlossen werden. Gegenüber dem Teilstück zwischen Bülach und Winterthur bestehen jedoch in unserer Fraktion grosse Bedenken in Bezug auf den Landschaftsschutz. Mehrheitlich steht die CVP-Fraktion jedoch hinter dieser Idee.

Was den Stadttunnel anbelangt, so ist es das Ziel der CVP-Fraktion, dass mittels des Stadttunnels die Stadt wirkungsvoll entlastet wird und dadurch nicht zusätzlicher Verkehr in der Stadt geschaffen wird. Auch die Tramlinienführung, sprich Tramtangente wird für uns ein Thema sein.

Betreffend die Alternative zum Stadttunnel, dem Seetunnel ist man sich einig, dass diese wohl kaum je zum Tragen kommen wird. Die Frage ist nur, ob sie auch so unrealistisch sei, dass sie nicht einmal einen Richtplaneintrag verdient. Die Mehrheit der Fraktion vertritt diese Auffassung. Damit ist auf jeden Fall allen Buchhaltern und Statistikern auf der linken Seite geholfen, so würden nämlich auf der Bilanzseite des Strassenbaus 1,5 Milliarden Franken verschwinden.

Die CVP-Fraktion wird mit wenigen Ausnahmen dem Antrag der Kommission folgen.

Willy Furter (EVP, Zürich): Die EVP-Fraktion ist überzeugt, dass der Kanton Zürich neben einem gut funktionierenden Personenverkehr auch ein gut ausgebautes und gut unterhaltenes Strassennetz braucht. Das ist eine Forderung, die für eine prosperierende Wirtschaft besonders wichtig ist. Eigentlich haben doch alle ein Interesse, dass es der Wirtschaft gut geht. Man muss dabei auch an das latent vorhandene Problem der Arbeitslosigkeit denken. Die Wirtschaft kann nur dann genügend Arbeitsplätze anbieten, wenn sie für ihre Aktivitäten auf ein gut ausgebautes Verkehrsnetz zählen kann.

Die EVP-Fraktion hat aber die Strassenbauprojekte einer kritischen Überprüfung unterzogen. Sie wird einige Minderheitsanträge unterstützen, die eine Beschränkung beim Ausbau von Strassen fordern. Dies ist auch deshalb notwendig, weil die finanziellen Mittel nur sehr

begrenzt zur Verfügung stehen werden. Im Kanton Zürich müssen wir besorgt sein, die knappen Ressourcen zu schonen und die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm und Luftverschmutzung in Grenzen zu halten. Das Netz der Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen darf deshalb aus Sicht der EVP nur geringfügig ergänzt werden. Kapazitätserweiterungen für den Individualverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sind nur in Ausnahmefällen zu bewilligen. Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken. Die Abklassierung von 27 Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen ist deshalb abzulehnen. Der Verkehr liesse sich dadurch nicht aus den Wohnquartieren verbannen. Dazu käme noch der Nachteil, dass die Gemeinden zur Kasse gebeten würden. Sie müssten nämlich für den Unterhalt der neuen Verbindungsstrassen voll aufkommen.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Mit dem vorliegenden neuen Richtplan Verkehr wird ohne Anpassungen vor allem die Infrastruktur im Kanton Zürich für den motorisierten Individualverkehr massiv ausgebaut. Dabei bestätigen Dutzende von Beispielen: Neue Strassen bringen in der Regel neuen Verkehr. Allen, die dies immer noch negieren, empfehle ich zwei viel zitierte Beispiele noch einmal zu betrachten: im Kleinen den Ausbau des Kreisels in Fällanden und im Grossen die vierte Tunnelröhre am Baregg. Vor Jahren wurde Fällanden versprochen, mit dem neuen Kreisel im Zentrum werde alles besser, der Verkehr flüssiger und die Luft wieder reiner. Heute ist die Situation wieder identisch mit derjenigen vor dem Bau des Kreisels, einfach mit x-fach höherem Verkehrsaufkommen. Ähnlich verhält es sich mit dem Verkehrsaufkommen beim Baregg. Der motorisierte Individualverkehr verhält sich wie versickerndes Wasser. Er sucht sich den Weg des geringsten Widerstands und füllt jede Erweiterung sofort auf bis zum nächsten Engpass, so lange bis oben nicht noch mehr Wasser eingefüllt wird.

Im folgenden Richtplan wird an verschiedenen Stellen darauf hingewiesen, dass keine neuen Strassenkapazitäten geschaffen werden sollen und der Verkehr auf der bestehenden Infrastruktur abgewickelt werden soll. Der Verkehr soll dicht besiedelte Gebiete nicht belasten. Es sind verschiedene flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau von Strassen geplant. In der Folge folgt ein Wunschprogramm von neuen Strassen durch zum Teil dichtest besiedelte Gebiete. Flankierende Massnahmen bleiben vage und rechtlich unsicher.

Sicher ist einzig, dass neue Strassen gebaut werden. Einzige Beruhigung bleibt, dass die Finanzierung des Ganzen nicht gesichert ist und so die Ökonomie der Ökologie hilft. Als Beispiel wären hier die zahlreich erwähnten Abklassierungen von Strassen zu erwähnen. Eine Abklassierung allein ist noch bei weitem kein Rückbau einer Strasse – da geben wir Adrian Bergmann Recht – und schon gar nicht eine wirkliche Verringerung der üblichen lokalen Strassenkapazitäten. Im Gegenteil werden Massnahmen wie das Tropfenzählersystem und der Ausbau der Kantonsstrassen parallel zu den Autobahnen zusätzlichen Verkehr auf das untergeordnete kantonale und kommunale Strassenetz leiten.

Eine Abklassierung ist nur dann wirksam, wenn gleichzeitig zur Eröffnung einer neuen Strasse die bestehenden Strassen, die damit entlastet werden sollen, für den MIV physisch unterbrochen werden. Leider wird das Wachstum des MIV als Tatsache angenommen respektive sogar aktiv gefördert, analog zur Senkung der Lebensqualität in den betroffenen Gebieten. Der neue Verkehrsrichtplan setzt einseitig auf den Ausbau dieser Strasseninfrastruktur. Damit wird einer weiteren Zersiedelung der Landschaft Vorschub geleistet. Er verliert keine oder viel zu wenig Worte zu den Auswirkungen auf die Siedlungsqualität und zur effizientesten Art der Mobilitätsbewältigung, nämlich dem Langsamverkehr in der Stadt und den Ursachen der Verkehrsbelastung.

Wir Grünliberalen sind eine Partei, die mit Lust politisiert. Aber, wir haben keine Lust auf Verkehrsverhältnisse, wie sie zum Beispiel in Los Angeles herrschen. Dort haben sie in den letzten Jahrzehnten nach dem gleichen Motto geplant wie wir heute, nämlich ständig neue Spuren für den MIV gebaut. Das Resultat, heute steht man dort einfach auf zwölf statt auf vier Spuren und ist wie bei den Schildbürgern so weit wie zuvor.

Ueli Keller (SP, Zürich): Ich spreche zu den bereits wiederholt erwähnten Kostenstatistiken des ARE und des Bundesamtes für Statistik. Die Grundlagen dazu wurden beim ARE erarbeitet, publiziert wurden sie beim Bundesamt für Statistik. Es handelt sich nämlich um das Werk mit dem Titel «Transportrechnung 03». Max Clerici hat auch gewünscht, dass eine sachliche und differenzierte Diskussion darüber stattfinden möge. Das ist mir sehr recht, denn es lohnt sich durchaus, in diesen Themen ein bisschen in die Tiefe der Materie einzusteigen. So, wie bis jetzt darüber berichtet worden ist, hat man sich

vor allem an die Schlagzeilen, wie sie in der Sonntagspresse im Oktober 2006 publiziert worden sind, gehalten. Dort wurde vor allem davon gesprochen, dass der Kostendeckungsgrad sowohl beim ÖV wie beim MIV je etwa 93 Prozent sei. Das trifft auch zu. Das ist aber erst ein Teil der ganzen komplizierten Statistik. Die ungedeckten externen Kosten für den MIV belaufen sich aufgrund dieser Rechnung auf über 6 Milliarden Franken pro Jahr und für den ÖV auf 400 Millionen Franken. Wenn man dies auf Kilometer umrechnet, dann betragen die Kosten für einen Kilometer Gütertransport 57 Rappen auf der Strasse und 27 Rappen auf der Schiene oder bei einem Personentransport 50 Rappen auf der Strasse und 40 Rappen beim ÖV. Wenn man, wie Sie das jeweils tun, Staukosten geltend macht, dann muss man auch berücksichtigen, dass der Fahrer auf der Strasse beim MIV etwas kostet. Der kostet nach dieser Statistik 32 Rappen pro Kilometer. Dann ist ein MIV-Kilometer 82 Rappen teuer, also doppelt so hoch wie beim ÖV. Der Vergleich bei den Umwelt- und Unfallkosten pro Kilometer fällt etwa ähnlich aus. MIV verursacht 4,3 Rappen pro Kilometer Umwelt- und Unfallkosten, ÖV 1,9 Rappen pro Kilometer. Diese Zahlen basieren immer auf Annahmen, dass man von einem Klimaszenario auszugehen hat, dass die Kyoto-Ziele bis ins Jahr 2010 nicht erreicht werden, sondern dass man in einer Post-Kyoto-Phase wesentlich schärfere Massnahmen ergreifen müssen. Die Zertifikatskosten, die dabei angenommen werden, betragen etwa 120 bis 150 Euro pro Tonne CO₂-Äquivalent, immer vorausgesetzt, dass es gelingt, mehr als die Hälfte dieser Zertifikate im Ausland zu erwerben, weil sie dort günstiger sind. Ob dies dann eintreffen wird, ist eine andere Frage. Der Verkauf dieses Abfalls im Ausland entspricht nicht meiner Vorstellung von globaler Gerechtigkeit. Es gibt noch ein paar andere Leute, die das langfristig in Frage stellen werden.

In diesem Sinn lohnt es sich nicht, immer nur die Sonntagszeitung zu lesen.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Ich möchte nur einen Grundlagenirrtum korrigieren und sagen, wie viele Sachen erzählt werden und als Kronzeuge zum Beispiel der Kreisel in Fällanden herangezogen wurde. Ich war damals verantwortlich für diesen Kreisel. Wir haben ihn gebaut, damit der öffentliche Verkehr bei der Eröffnung des ZVV von Maur mit der Linie 747 vom Bahnhof Stettbach etwas besser durch die Ortschaft kommt. Zweiter Grund war, weil wir während 17 Jahren auf einer Kreuzung zweier Kantonsstrassen aus dem Säckel der Ge-

meinde einen Privatpolizisten angestellt haben, um die Funktion eines Kreisels zu übernehmen beziehungsweise den Verkehr zu regeln. Es ist nicht so, dass wir das gebaut haben, um Mehrverkehr anzuziehen. Dies als Korrektur einer unsinnigen Behauptung.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Woher nehmen Sie von der FDP die Legitimation für Ihr Lückenschliessprogramm? Womöglich aus der Volksabstimmung im letzten Jahrhundert, 1995, als der Souffleur Reto Cavegn unseren ehemaligen Regierungsrat Hans Hofmann dazu überredete, eine Sonderabgabe mit engster Zweckbindung, nämlich nur für Autobahnen, für Lückenschliessungen vorzulegen, damit endlich mehr Strassen gebaut werden können. Das klägliche Resultat beim Volk könnte kaum hinreichend als Rechtfertigung für Ihr Lückenschliessprogramm dienen, denn lediglich 19 Gemeinden haben dieser Autobahnvorlage damals zugestimmt. Trotzdem interpretieren Sie von der FDP immer noch breitspurig das unrühmliche Abstimmungsresultat dahingehend, das Volk wolle diese Lücken geschlossen haben. *Liberter homines id, quod volunt – credunt.* Frei nach Cäsar, die Menschen glauben das, was sie wollen. Vielleicht wird Ihnen der 15. April 2007 auch etwas mehr Realitätssinn abfordern.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP strebt ein sehr kurzfristiges Ziel an, nämlich die Freitagssitzungen einzusparen, auch wenn der beste Bordeaux kredenzt würde.

Wir haben der SP bereits signalisiert, wo sie erfolglose Anträge zurückziehen sollte. Erstens wird die CVP beim Kapitel Strassenbau all jene Anträge nicht unterstützen, die die Planungs- und Controllingmaschinerie nochmals beschleunigen würden, also nicht noch mehr Papier, das nicht gelesen wird, zum Beispiel Minderheitsantrag 32.

Auch Minderheitsanträge mit barocken Beilagen zum Beispiel soziographische und moorhydrologische Zutaten sowie Selbstverständlichkeiten werden wir nicht unterstützen.

Wir lassen uns zudem nicht ein auf Diskussionen um die Fristen. Was da an kurzfristigen Wünschen aufgelistet ist, ist derart realitätsfern, derart fern der Zuständigkeiten, derart fern jeglicher Planungs- und Projektierungsabläufe, derart abseits von gut und böse, dass sich eine Diskussion darüber gar nicht lohnt. Das heisst aber nicht, dass wir alle diese Fristen für sakrosankt halten.

Die CVP wird sich nicht auf einen hohen Detaillierungsgrad einlassen, der in einem Richtplan gar nicht sinnvoll ist. Wir lassen uns also nicht ein auf Ab- oder Aufklassierungsanträge.

Trotzdem, dieses Kapitel würde ohne Korrekturen eine völlig falsche Verkehrspolitik einleiten. Ohne Korrekturen würde es inakzeptable raumpolitische und verkehrspolitische Signale auslösen. Es würde jegliche Verkehrsvermeidungs-Strategie untergraben. Ohne Korrekturen würde dieses Kapitel mit einem Wunschkonzert an sehr teuren Strasseneintragungen eine Provokation für andere Kantone darstellen, die auch nach Bundesgeldern lechzen. Ich habe solche Signale bereits gehört. Wir haben es beim Eintreten ausgeführt, und Josef Wiederkehr hat es erwähnt, für die meisten Einträge gilt: es ist noch keine Verpflichtung, es ist Arealsicherung, nichts mehr. Es ist alles zu unternehmen, dass die Mehrzahl der Striche nicht zu Projekten wird, zum Beispiel dank marktwirtschaftlicher Instrumente. Trotzdem müssen an einige Eintragungen jetzt schon strenge Auflagen geknüpft werden. Ich denke an den Stadttunnel, wo auch ein Tramengpass behoben werden sollte.

Wir haben von Anfang an erklärt, dass wir uns nicht auf einen regionalpolitischen Verteilungskampf einlassen, wobei jede Region und Gemeinde mit einem aufdringlichen Lobbying aufgetreten wäre, wie bereits im Jahr 1995, zum Beispiel Lobbying Rämismühle gegen Fällanden, Pfungen gegen Ossingen und so weiter. Es gibt eine Prioritätenliste mit fast 50 Strassenumfahrungen. Sie ist überholt. Sie wird auch künftig rollend erneuert werden. Die CVP hat übrigens zusammen mit der SVP und der SP – eine interessante Koalition – bereits wesentlich dazu beigetragen, dass eine so genannte Umfahrung Kollbrunn indirekt aus der Liste gekippt wurde.

Jetzt noch einen etwas taktischen Hintergedanken, warum ich gar nicht unglücklich bin über die Eintragung von vielen Umfahrungsstrassen, auch noch so illusorische Einträge. Mit den Arealsicherungen verhindern wir in zahlreichen peripher gelegenen Gebieten Überbauungen oder Einzonungen in Gebieten, die durch den ÖV schlecht erschlossen sind oder künftig nur sehr teuer zu erschliessen wären.

Regierungsrätin Ursula Gut: Die Erreichbarkeit der Zentren des Wirtschaftsraums Zürich ist ein wesentlicher Standortfaktor. In den letzten Jahren wurde daher das Hochleistungsstrassennetz rund um Zürich wesentlich ausgebaut. Denken Sie an die A3 von Basel, die A4 im Weinland, die A7 im Kanton Thurgau und die H8 im Linthgebiet so-

wie an den Ausbau des Baregg隧nels. Mit der voraussichtlich ab 2010 befahrbaren A4 im Knonaueramt wird auch die Reisezeit aus der Innerschweiz verkürzt. Mit diesen Ausbauten der Zufahrtsachsen nach Zürich und Winterthur liegen die Engpässe im Bereich der dicht genutzten Agglomerationsräume. Hier stösst der Ausbau der Strasseninfrastruktur aber an gewisse Grenzen. Die Vertiefung der Strategie Hochleistungsstrassen hat gezeigt, dass für die Realisierung aller Elemente mit Investitionen von rund 8,5 Milliarden Franken zu rechnen wäre. Aufgrund der beschränkten finanziellen Mittel von Bund und Kanton Zürich ist es unabdingbar, bei den Vorhaben klare Prioritäten zu setzen. Da die grössten und am dichtesten genutzten Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich auf der Ost-West-Achse Limmattal, Zürich, Glatttal, Winterthur liegen, ist die oberste Priorität die Erhaltung und Sicherung der Funktionsfähigkeit der bestehenden A1. Damit steht kurzfristig der Ausbau der Nordumfahrung Zürich im Vordergrund. Ebenso kommt der Entlastung der A1 im mittleren Glatttal durch die Glatttalautobahn hohe Priorität zu.

Auch auf dem Hauptverkehrsstrassennetz ist eine Konzentration der Mittel unumgänglich. Die zahlreichen Begehren nach neuen Umfahrungsstrassen wurden vom Regierungsrat daher nach Massnahme ihrer Gesamtwirkung im Sinne der Gesamtverkehrsstrategie priorisiert. Angesichts der bereits heute sehr hohen Dichte an Verkehrsanlagen müssen die heutigen und künftigen Verkehrsbedürfnisse grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz abgewickelt werden. Gezielte Ergänzungen sind dort vorzunehmen, wo die Funktionsfähigkeit und die Betriebssicherheit des übergeordneten Strassennetzes mit betrieblichen Massnahmen allein nicht gewährleistet werden kann. Im Vordergrund stehen zudem Stadtreparaturen und -sanierungen zur Entlastung der Wohnbevölkerung vor Immissionen. Beispielhaft dafür ist die kurz vor ihrer Realisierung stehende «Einhausung Schwamendingen», aber auch die Entlastung eines dicht bevölkerten Stadtquartiers durch den Bau des Waidhaldetunnels.

4.2.1 Zielsetzungen

Minderheitsantrag 22 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:

1. Absatz, ab 3. Satz, Neufassung

Das gesamte Strassennetz ist regelmässig auf seine Umwelt- und Siedlungsverträglichkeit zu überprüfen. Hochleistungsstrassen dürfen weder Siedlungsgebiete noch geschützte Landschaften beeinträchtigen. Vor der Erneuerung bestehender Infrastrukturen ist mittels einer umfassenden Umweltverträglichkeits- bzw. Kosten-Nutzen-Analyse sowie soziodemographischer Untersuchungen nachzuweisen, dass das betreffende Angebot weiterhin verantwortbar ist. Die Aufwertung vorbelasteter Gebiete hat dabei erste Priorität

Minderheitsantrag 23 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

1. Absatz, ab 3. Satz, Neufassung

Das Strassennetz ist unter dem Gesichtspunkt der Siedlungs- und Landschaftsqualität, der Umweltvorsorge, der Sicherheit zu optimieren. Die Werterhaltung der notwendigen Infrastrukturen ist sicherzustellen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wir werden die Minderheitsanträge 22 und 23 gemeinsam behandeln.

Monika Spring (SP, Zürich): Die Politik des ungebremsten Autobahnbaus, die so genannte HLS-Strategie ist in unseren Augen absolut kontraproduktiv, unterläuft das Prinzip der Verdichtung und fördert die weitere Zersiedelung. In Zürich ist insbesondere die äussere Nordumfahrung zu nennen, die absolut quer in der Landschaft steht – ein Strich in der Landschaft, der aber unbedingt ausradiert werden muss. Ausserdem steht diese Politik auch dem Ziel der Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Immissionen entgegen. Zudem gilt es, mit den endlichen Ressourcen des Bodens haushälterisch umzugehen. Übrigens, diese Prinzipien habe ich unter anderem aus der Rede von Regierungsrätin Ursula Gut abgeschrieben, die sie letzte Woche anlässlich des Beginns der Arbeiten am neuen Richtplan gehalten hat.

Aus diesem Grund sind wir der Meinung, dass das gesamte Strassennetz regelmässig auf seine Umwelt- und Siedlungsverträglichkeit zu überprüfen ist. Hochleistungsstrassen dürfen weder Siedlungsgebiete noch geschützte Landschaften beeinträchtigen. Regierungsrätin Ursula Gut hat in ihrer Rede auch gesagt, ein negativer Standortfaktor sei zum Beispiel die Lärmbelastigung der Wohnbevölkerung. 17 Prozent der Bevölkerung im Kanton Zürich ist Grenzwertüberschreitungen ausgesetzt. Ich spreche nur vom Lärm. Die Eindämmung des Verkehrslärm stellt insbesondere für ältere, ursprünglich attraktive Wohnquartiere mit hoher Bevölkerungsdichte eine grosse Herausforderung dar. Wir unterstützen diese Aussage sehr. Aber wenn wir hier Fortschritte machen wollen, dann kommen wir nicht darum herum, bestehende Strassen zu überprüfen und bei der Planung weiterer Hochleistungsstrassen sehr vorsichtig zu Werke zu gehen.

Ausserdem ist wichtig, dass auch eine Kosten-Nutzen-Analyse sowie soziodemographische Untersuchungen gemacht werden. Ich finde, wir sollten den Ansatz, der hier von Regierungsrätin Ursula Gut zum Ausdruck kommt, dass erstmals überhaupt im Rahmen einer Richtplanung über die Benutzerinnen- und Benutzergruppen unserer Strassen und Siedlungen nachgedacht wird, unterstützen. Darum können wir nicht einfach weitere Striche in die Landschaft ziehen und weitere Siedlungsgebiete beeinträchtigen.

Ich bitte Sie, diesen wichtigen, grundsätzlichen Antrag zu unterstützen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Wir Grünen wollen das Strassennetz nicht in erster Linie ergänzen, sondern optimieren, wobei, wie ich schon im Grundsatz zum Kapitel vorhin erläutert habe, es uns wichtig ist, dass die Werterhaltung der notwendigen Infrastrukturen sichergestellt wird.

Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon): Ich spreche zum Minderheitsantrag 22.

Das Strassennetz ist unter dem Gesichtspunkt der Siedlungs- und Landschaftsqualität, der Umweltvorsorge, der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität, der Sicherheit und der reibungslosen Verkehrsabwicklung zu erneuern, zu optimieren und zu ergänzen. Dieser Satz der alten Fassung sagt, was Sache ist: Siedlungsqualität, Umweltvorsorge, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit.

Der neue Vorschlag ist nicht wirklich eine Verbesserung, denn wir haben weder wirkliche Vorgaben noch Kriterien, um eine Kosten-Nutzen-Analyse zu erstellen. Wer bestimmt die Kriterien, dass das betreffende Angebot verantwortbar ist? Was sollen die soziodemographischen Untersuchungen an sich bringen? Heisst soziodemographisch, dass eine zusätzliche Spur an der Rosengartenstrasse verträglich ist, weil dort keine Schweizerinnen und Schweizer wohnen und die Lebensqualität unter dem Durchschnitt liegt? Der ganze Richtplan ist doch per se nicht umweltverträglich, ist unverantwortlich und die Kosten sind weit höher als der Nutzen. Dieser Antrag ist im schlimmsten Fall sogar ein Freipass für noch mehr Strassen. Man könnte dann die Vorgaben und Kriterien so larsch und gummig formulieren, dass dieser Fall eintreten könnte.

Die Grünen lehnen den Antrag ab und befürworten den Minderheitsantrag 23.

Thomas Ziegler (EVP, Elgg): Ich spreche zum Minderheitsantrag 23.

Reibungslose Verkehrsabwicklung auf den Strassen, wie es der Antrag der Kommission vorsieht, darf kein verpflichtendes Kriterium für den Ausbau des Strassennetzes sein, denn das kann ein Freipass für ungehemmten Strassenbau bedeuten – für einen Strassenbau, der auf Spitzenzeiten ausgelegt sein müsste, eben für das Recht auf freie Autofahrt für freie Bürger. Es kann nicht angehen, jeden Stau mit neuen Strassen zu beantworten und damit neuen Verkehr zu generieren und den Stau anderswohin zu verlegen.

Trotzdem halte auch ich einen reibungslosen Verkehrsablauf sowohl auf den Strassen wie auch im öffentlichen Verkehr als durchaus ehrenwertes und anzustrebendes Ziel. Nur kann dieses Ziel nicht oder nur zum kleinsten Teil durch den Ausbau des Strassennetzes erreicht werden, denn jede Kapazitätserweiterung bringt auch mehr Verkehr und Staus anderswo. Ein reibungsloser Verkehrsablauf auf den Strassen kann, so paradox es klingen mag, vor allem durch den Ausbau des ÖV erfolgen. Dann bleibt für diejenigen, die auf den MIV unbedingt angewiesen sind oder um keinen Preis darauf verzichten wollen, genug Platz.

Die EVP und die GLP unterstützen deshalb die Minderheitsanträge 23 und 36, wo stipuliert wird, dass es wünschbar ist, dass überall dort ein Rückbau und nicht eine Abklassierung bestehender Strassen erfolgt, wo Umfahrungsstrassen gebaut werden.

Regierungsrätin Ursula Gut: Es ist Aufgabe der Raumplanung, die verschiedenen Interessen im Hinblick auf einen grösstmöglichen Nutzen für die Öffentlichkeit abzustimmen. Ein wichtiges Anliegen der Vorlage ist die Entlastung und Schonung von Wohngebieten, ebenso wie die Vermeidung von Beeinträchtigungen der geschützten Landschaften und der Naherholungsgebiete. Die Formulierung des Minderheitsantrags 22 ist zu absolut, und eine Einführung zusätzlicher Verfahren ist nicht lösungsorientiert und somit nicht zielsetzend.

Ich bitte Sie daher, der ausgewogenen Formulierung der Kommission den Vorzug zu geben und den Minderheitsanträgen nicht Folge zu leisten.

Abstimmung

Die Minderheitsanträge 22 und 23 werden einander gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 50 : 19 Stimmen dem Minderheitsantrag 22 den Vorzug zu geben.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 50 Stimmen, den Minderheitsantrag 22 abzulehnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Die Minderheitsanträge 24 bis 27 sind zurückgezogen.

Minderheitsantrag 28 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

2. Absatz, letzter Satz, Neufassung

Wo immer möglich, ist die intermodale Gesamtleistung durch die klare Bevorzugung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs zu steigern.

Peter Weber (Grüne, Wald): Wo immer möglich ist die intermodale Gesamtleistung durch die klare Bevorzugung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs zu steigern. Deshalb müssen Busse und Trams ihre Kapazitäten im Sinne der intermodalen Gesamtleistung steigern können.

Thomas Hardegger (SP, Rümliang): Das ist wieder ein Antrag, wo der regierungsrätliche, gescheite Vorschlag verwässert beziehungsweise verschlechtert worden ist. Eine selbstverständliche und logische Formulierung wurde hier verschärft. Die Kommissionsmehrheit wünscht neu, dass zwingend immer Kapazitätserweiterungen als einzige Lösungsstrategie vorgeschrieben werden. Bei jedem Problem zwischen ÖV und MIV ist also zwingend mit Kapazitätserweiterungen zu reagieren. Das kommt mir vor, wie wenn ein Patient zum Arzt geht mit einer Grippe, und der Arzt sagt, man müsse zwingend operieren. Sie wissen zwar nicht was und nicht wo, aber es gibt eine Operation. Das ist ideologische Verblendung, wenn man immer und zwingend nur mit Kapazitätserweiterungen operieren will. Dabei wäre nämlich schon mit der Formulierung der Regierung genügend Raum gegeben, dass man notwendige Massnahmen trifft. Und sollte es tatsächlich notwendig sein, könnte das auch eine Kapazitätserweiterung sein, um punktuelle Verbesserungen bei Engpässen vorzunehmen.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen und zur Formulierung der Regierung zurückzukehren.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 80 : 72 Stimmen, den Minderheitsantrag 28 abzulehnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Die Minderheitsanträge 29 bis 31 sind zurückgezogen.

4.2.2 Karteneinträge

Minderheitsantrag 32 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

Grundsatzantrag zu 4.2.2

Das Kapitel 4.2.2 ist zu ergänzen. Insbesondere sind dabei die in den Tabellen beschriebenen Karteneinträge 4.2.2 zusätzlich zu den vorhandenen vier Rubriken mit drei zusätzlichen zu charakterisieren:

5. Koordinationsstatus

6. Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt

7. Siedlungsentwicklung

Ueli Keller (SP, Zürich): Ich spreche zuerst zum Antrag und erkläre dann Willy Germann, wieso er ihn aus taktischen Gründen unterstützen sollte.

Mit diesem Antrag soll der Informationswert des Richtplans wesentlich erhöht werden. In der Tabelle der zu erstellenden Objekte werden bis jetzt das Wo, Was und Wann beschrieben. Wir beantragen, dass auch die beabsichtigten Auswirkungen und der Planungsstand beschrieben werden, mit den Rubriken Koordinationsstatus, Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt sowie Siedlungsentwicklung.

Zuerst zum Koordinationsstatus: Das ist eine Kategorie, die in der eidgenössischen Raumplanungsverordnung Artikel 5 Absatz 2 verlangt wird für kantonale Richtplanungen und die Vorhaben nach ihrem Status Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung unterscheidet. Auch wenn die Raumplanung Sache der Kantone ist, gibt es kaum einen Grund, diese eidgenössische Vorgabe zu ignorieren, sondern der sich im Laufe der Zeit verändernde Status sollte regelmässig mit Revisionen des Richtplans aktualisiert werden. Seit dem Beschluss über die Richtplanung 1995 wurden zwischenzeitlich 8 Teilrevisionen durchgeführt, im Schnitt also alle eineinhalb Jahre. Im Rahmen einer für alle zwei Jahre vorgesehenen Teilrevision liesse sich also ganz beiläufig auch die Aktualisierung des Planungsstands durchführen. Das wäre ein nützliches Controlling.

Eine zweite neue Rubrik mit den drei Kategorien Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt, die seit dem Abkommen von Rio als grundlegend für die Beurteilung einer nachhaltigen Entwicklung gesehen werden, soll die Auswirkungen des Vorhabens aufzeigen. Dazu soll ein Indikatoren-system verwendet werden, wie das ZINK (*Ziel- und Indikatoren-system nachhaltiger Verkehr des UVEK*), mit dem eine verbindliche Nachhaltigkeitsbeurteilung erstellt werden kann sowie die Kostenwahrheit und die raumplanerischen Aspekte beurteilt werden können. Stichworte dazu sind: Aufzeigen, wie die Umweltbelastungen auf ein langfristig unbedenkliches Niveau gesenkt werden können, wie die Ressourcen geschont werden können, wie das Verhältnis von Kosten und Nutzen günstig beeinflusst wird, wie die Grundversorgung sichergestellt wird und wie die gesellschaftliche Solidarität gefördert und Akzeptanz, Partizipation und Koordination sichergestellt werden.

Die dritte neue Rubrik Siedlungsentwicklung soll den unvermeidbaren Zusammenhang von Verkehr und Siedlung aufzeigen zum Beispiel anhand der formulierten Ziele der Agglomerationspolitik des Bundes, der ja auch verschiedentlich als Finanzierungsquelle vorgesehen ist.

Stichworte zu seinen Zielen sind: wirtschaftliche Attraktivität und hohe Lebensqualität, polyzentrische Stadt- und Agglomerationsentwicklung, Siedlungsentwicklung nach innen und Strukturierung der städtischen Gebiete.

Wenn Sie dann gefallen gefunden haben an diesem Antrag, wird er selbstverständlich auch auf den Bereich der ÖV-Objekte anzuwenden sein. Die auf diese Weise zur Verfügung gestellte breitere Information zwingt frühzeitig zum klaren Formulieren der beabsichtigten Wirkungen und ermöglicht rechtzeitig die Wahrnehmung der Problempunkte. Mit einiger Sicherheit ist anzunehmen – da kommt der Antrag Willy Germann entgegen –, dass die nachstehende Tabelle zu planender Objekte wesentlich übersichtlicher würde, weil nämlich eine ganze Anzahl Objekte darin gar nicht aufgenommen und sie deshalb insgesamt kleiner würde.

Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Regierungsrätin Ursula Gut: Die zeitliche Priorisierung der Vorhaben ist aus dem entsprechenden Eintrag in der Spalte «Realisierungshorizont» ersichtlich. Sofern eine Koordination mit anderen Sachgebieten des Richtplans oder mit einem Nachbarkanton erforderlich ist, wird dies durch die Aufnahme eines entsprechenden Verweises deutlich gemacht. Diese Art der Festlegung ermöglicht präzise, auf den jeweiligen Einzelfall abgestimmte Anordnungen zu den einzelnen Vorhaben. Weitergehende Angaben im Richtplantext wären nicht stufengerecht. Bezüglich der Grundlagen verweise ich auf das detaillierte Verzeichnis im Erläuterungsbericht.

Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag nicht Folge zu leisten.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 62 Stimmen, den Minderheitsantrag 32 abzulehnen.

Minderheitsantrag 33 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

1. Absatz, 2. Satz, Neufassung

Während bei Hochleistungsstrassen (HLS) die möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des Verkehrs im Vordergrund steht, sind an Hauptverkehrsstrassen Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität vorzusehen.

Peter Weber (Grüne, Wald): An Hauptverkehrsstrassen sind Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität vorzusehen. Diesen Antrag möchte ich auch als Erhaltung und Erneuerung der Strassenräume und Ortsbilder, der Dörfer und Städte im Kanton Zürich benennen, gleich lautend mit meinem Postulat, welches die Regierung entgegennehmen wird.

Es geht darum: Die Einmaligkeit der Orte wird oft der Norm und Konformität geopfert, weil Ortsdurchfahrten mit Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit, mit Sicherheits- und Verkehrstrennungsmaßnahmen sowie mit Strassengeometrie unserer Staatsstrassen zu tun haben. Gemessen an den Zielen kann Gestaltung des Strassenraums nicht eine rein technisch-planerische Angelegenheit sein, wie das leider in der Regel vom Tiefbauamt diktiert und vielfach praktiziert wird. Strassenräume im Siedlungsgebiet sind Lebens- und Aufenthaltsräume zugleich. Das meinen Sie sicher auch so.

Eva Torp (SP, Hedingen): Die SP unterstützt diesen Minderheitsantrag. Die Lebensqualität in den Siedlungsgebieten ist zu verbessern. Der Durchgangsverkehr gehört auf die Hochleistungsstrassen. Damit die Dörfer und Städte wirklich entlastet werden, braucht es geschickte Massnahmen. Die Ortsdurchfahrten sind aufzuwerten und müssen in Gestaltung und Betrieb auf die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und auf die Bedürfnisse der Anwohnenden ausgerichtet werden. Die Durchfahrt für den MIV ist zu erschweren beziehungsweise stark einzuschränken. Es gibt gute Beispiele für vernünftige Verkehrsplanung mit optimaler Fahrbahngestaltung. Der Kanton steht in der Pflicht, auf breiter Ebene die Aufenthalts- und Wohnqualität und die Sicherheit in den Siedlungen zu fördern.

Unterstützen Sie den Antrag!

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 99 : 63 Stimmen, den Minderheitsantrag 33 abzulehnen.

Minderheitsantrag 34 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp:

1. Absatz, zusätzlicher Satz nach Satz 2

Es sind alle Hauptverkehrsstrassen abzuklassieren, die parallel zu Hochleistungsstrassen bzw. Autobahnen verlaufen.

Roland Munz (SP, Zürich): Es entspricht der schon mehrfach geäußerten Überzeugung, Parallelrouten zu Hauptverkehrsstrassen durch Siedlungsgebiete seien unerwünscht. Das will die Gesamtverkehrskonzeption ausdrücklich so, das wollen auch die Agglomerationsprogramme ausdrücklich so. Mit diesem Antrag soll der erwähnten Überzeugung nun auch im Verkehrsrichtplan nachgelebt werden. Im Sinne des Richtplans soll der Verkehr konsequent auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt werden. Hauptverkehrsstrassen sollen nicht zusätzliche Parallelkapazitäten für den übergeordneten Verkehr anbieten. Dass heute ein solches Problem droht und dass heute auch einige Parallelrouten bestehen, ja sogar neue im Verkehrsrichtplan ausdrücklich enthalten sind, lässt sich nur an einem aktuellen Beispiel aufzeigen, wobei sich vergleichbare Beispiele leider in allen Regionen unseres Kantons finden liessen. Wird so beispielsweise die Autobahnausfahrt Seebach aufgewertet, entsteht zusammen mit der Verlängerung der Glatttalstrasse und der Verlängerung der Aubruggstrasse, die kurz vor der Vollendung steht, eine neue direkte Parallelroute zur Nordumfahrung zwischen Seebach und Hegnau. Da der Auto- und Lastwagenverkehr bis Seebach neu bald einmal vermutlich auf der Nordumfahrung über sechs Spuren geführt wird, und wenn dann, sollten sie realisiert werden, Stadt- oder Seetunnel im Neugut angeschlossen würden, so sind Staus, und zwar richtig grosse Staus auf der heutigen Nordumfahrung zwischen Seebach und Schwerzenbach, zu erwarten. Wenn nun eine Parallelroute mit der Überlandstrasse als ein Teil davon als Ausweichroute besteht, so wird diese sicher auch genutzt werden. Diese Ausweichroute führt mitten durch dichtes Wohngebiet.

Das darf nicht sein. Damit werden wieder einmal mehr unhaltbare Zustände in einem Wohnquartier geschaffen, die später mit massiven Investitionen korrigiert werden müssten. Wollishofen, Opfikon und jetzt auch Schwamendingen mit der Einhausung lassen grüssen.

Wir können dies jetzt aber billiger haben. Stimmen Sie deshalb dem Antrag zu, wonach Hauptverkehrsstrassen abzuklassieren und damit in die Hände der Gemeinden zu übertragen sind, welche parallel zu Hochleistungsstrassen beziehungsweise zu Autobahnen verlaufen. Dann können die Gemeinden die Strassen so gestalten, wie es für ihre Siedlungsentwicklung richtig ist. Wir können somit die kompetenten Leute in die richtigen Entscheide mit einbeziehen und solche Fehlentwicklungen schon im Voraus vermeiden.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 63 Stimmen, den Minderheitsantrag 34 abzulehnen.

Minderheitsantrag 35 Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring:

Tabelle, Rückweisung

Die Tabelle betreffend die Zuordnung und Funktion der Strassen ist zurückzuweisen. Insbesondere sind die Strassenklassierungen an die Begriffe der geltenden Gesetzgebung anzupassen, etwa an jene Begriffe, welche in der Nationalstrassenverordnung Verwendung finden.

Eva Torp (SP, Hedingen): Als wir in der KPB mit unserer Arbeit zum Richtplan Verkehr starteten, herrschte ein wildes Durcheinander der Strassenklassierungen und der Zuordnung der Strassen. Niemand wusste so recht, wer was meinte, wenn von Kantonsstrassen, Hochleistungsstrassen, Autobahnen oder Bundesstrassen gesprochen wurde, um nur ein paar Begriffe zu nennen. Um diesem Chaos ein Ende zu setzen, stellten wir von der SP diesen Antrag. Unterdessen – dank ausgezeichneter Arbeit der Beamten – liegt heute eine übersichtliche und gut verständliche Tabelle vor. Wir sprechen jetzt alle vom Gleichen. Wir können den Minderheitsantrag *zurückziehen*.

Minderheitsantrag 36 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

3. Absatz, Neufassung

Zur vorsorglichen Trasseesicherung wurden insgesamt mehr Strassenbauvorhaben in den Richtplan aufgenommen, als innerhalb des Planungshorizonts von 25 Jahren realisiert werden können. Die Realisierung der Vorhaben hat sich verbindlich am Gesamtverkehrskonzept (GVK) des Kantons Zürich zu orientieren. Auf Grund begrenzter finanzieller Mittel ist eine Priorisierung der einzelnen Vorhaben unumgänglich. Erste Priorität kommt dabei dem Unterhalt, der Lärmsanierung und dem Rückbau bestehender Strassen zu.

Peter Weber (Grüne, Wald): Der vorliegende Richtplan ist ein Werk von Hamstern. Alles und noch mehr dazu wurde für den MIV gehamstert. Maulwürfe zum Beispiel sind nicht in der Lage, die Unzahl der Tunnelkaskaden fristgerecht zu graben. Ein vernünftiges Gesamtverkehrskonzept muss in der Lage sein zu benennen, was innert Planungshorizont realisiert werden soll. Eine Priorisierung muss sein. Da sind Sie bei den über 100 Umfahrungsprojekten im Kanton Zürich auch einig geworden. Folglich: Erste Priorität im Grossunternehmen Strassenbau des Kantons Zürich müssen Unterhalt und Lärmsanierungen und Rückbauten von bestehenden Strassen haben.

Ueli Keller (SP, Zürich): In diesem Fall werden wir für einmal nicht mit unseren Grünen Freunden stimmen können. Es handelt es sich um einen ähnlich gelagerten Fall, wie Gabi Petri ihn vorhin im umgekehrten Sinn erläutert hat. Ich verzichte auf weitere Detailangaben.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 80 : 21 Stimmen, den Minderheitsantrag 36 abzulehnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Minderheitsantrag 37 ist zurückgezogen.

Objekt 1, «A3, Üetlibergtunnel/Umfahrung Birmensdorf, Verzweigung Zürich-Süd–Anschluss Birmensdorf»

Minderheitsantrag 38 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

Ergänzung des Vorhabens: Rückbau bzw. Aufhebung des Provisoriums Westtangente.

Ueli Keller (SP, Zürich): Wir stellen diesen Antrag, um den Umfang der auszuführenden flankierenden Massnahmen bei der Eröffnung der Westumfahrung deutlich zu erweitern. Im Vorfeld des Ausführungsbeschlusses zur Westumfahrung und zum Üetlibergtunnel wurden die bürgerlichen Politiker und Politikerinnen nicht müde zu schwärmen von dem Paradies, das ausbrechen würde, wenn endlich der Üetlibergtunnel gebaut sei und Zürich vom Durchgangsverkehr befreit werde. Dieses Versprechen, das mehrfach auch vom Regierungsrat gegeben und schriftlich auch im Kantonsratsprotokoll festgehalten ist, fordern wir jetzt ein.

Die unter dem Begriff «Flama West» (*flankierende Massnahmen West*) zusammengefassten Massnahmen konzentrieren sich alle auf die Quartiere südlich der SBB-Gleise und der Hardbrücke. Weil aber auch im nördlichen Abschnitt der Westtangente bis zum Hirschwiesentunnel mit einer Verkehrsabnahme von 20 Prozent Transitverkehr gerechnet werden kann, ist der Umfang der Massnahmen weiter zu fassen.

Der Bundesgerichtsentscheid, mit welchem die jetzt geplanten «Flama West» dem Regierungsrat erst aufgezwungen werden mussten, gibt keinen Hinweis darauf, dass sie sich auf den aktuellen Umfang zu beschränken hätten, sondern es wäre eine Sache der Ehrlichkeit und Glaubwürdigkeit, mit Massnahmen entlang der ganzen Westtangente für die ursprünglich einmal behauptete Besserung zu sorgen.

Ich sehe keine Rechtsgrundlage dafür, die es erlaubt oder gar vorschreibt, dass Anwohnerinnen dieses extrem belasteten Strassenzuges dermassen ungleich behandelt werden. Auf der anderen Seite wird grosszügig versprochen, es dürfe auf dem automobilen Weg in die Stadt keine Einschränkung geben, obwohl sämtliche Grenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung in einem gesundheitsschädigenden Mass überschritten werden. Und kommen Sie mir nicht nochmals mit einem neuen Tunnel, nach dessen Realisierung dann das Paradies ausbreche. Zu gut sind mir da noch die Worte des freisinnigen Stadtzürcher Bau-

vorstandes Heinrich Burkhard in Erinnerung, der anlässlich der Eröffnung der Westtangente 1972 behauptete, die Westtangente habe nur einen Fehler, nämlich dass der Milchbucktunnel noch nicht eröffnet sei.

Stimmen Sie diesem Antrag zu, er ist einer von jenen mit dem besten Kosten-Nutzenverhältnis im ganzen Richtplan.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Aus Sicht der Planungsgruppe Limmattal, deren Präsident ich bin, möchte ich Ihnen die Entgegnung zu diesem Minderheitsantrag erläutern.

Zum Glück sind die Zeiten vorbei, als die Stadt Zürich beim Farbhof, beim Hardturm und beim Frankental im Sinne alter Stadtbefestigungen Stadttore errichten wollte. Die Zeiten von alt Stadträtin Ursula Koch sind längst vergessen. Es hat eine vernünftige Diskussion zwischen dem Limmattal und der Stadt in Sachen Planung stattgefunden. Die «Flama West» sind vernünftig aufgezogen. Wir konnten diese aus dem Limmattal voll unterstützen. Es ist eine absolut realitätsferne Betrachtung, wenn man jetzt davon spricht, dass wenn diese Autobahn-zusammenschlüsse von der Innerschweiz und vom Üetliberg aufs Limmattaler Kreuz kommen, man bereits in Zürich von Rückbau der Durchgangsachsen sprechen könne. Bis der Gubristtunnel gebaut ist und die Nordumfahrung voll bezugsfertig ist, ist nicht daran zu denken, dass solche Rückbauten stattfinden können.

Ich spreche noch zu den Minderheitsanträgen 39 und 40, um im gleichen Sinn weiterzufahren. Der Stadttunnel ist für den Rückbau absolut nötig. Wenn Sie den Stadttunnel verzögern, dann werden Sie nichts anderes erreichen, als dass schliesslich die äussere Nordumfahrung sehr viel rascher nötig ist, als dies heute in der Planung vorgesehen ist. Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge 38, 39 und 40 abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 59 Stimmen, den Minderheitsantrag 38 abzulehnen.

Objekt 2a «Stadttunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau–Anschluss Dübendorf-Neugut»

Minderheitsantrag 39 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp, Peter Weber:

Das Objekt 2a «Stadttunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau–Anschluss Dübendorf-Neuguet» ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 2000 Mio. Franken)

Monika Spring (SP, Zürich): Wer Strassen baut, wird Verkehr ernten. Dieser Spruch gilt ganz besonders für den Stadttunnel. Der Stadttunnel ist eines der Projekte, das dazu führen wird, dass Zürich mit Zusatzverkehr überzogen wird. Die Zersiedelung wird zunehmen, weil es sehr attraktiv werden wird, über die Südumfahrung aus der Inner-schweiz und aus dem Säuliamt nun in die Stadt Zürich hineinzufahren, den Stadttunnel zu benützen und zum Beispiel nach Zürich-Nord zu fahren. Das sind wirklich Projekte aus der Vergangenheit. Sie wissen ganz genau, dass der Stadtteil ein Teil des Ypsilons ist. Der andere Teil kommt gleich noch, das ist der Westast. Wenn Sie die Karte anschauen – der Westast ist nur mit einer gestrichelten Linie eingezeichnet –, ist es eine dreispurige Schnellstrasse. Diese wird in Kombination mit dem Stadttunnel genau das Ypsilon bilden. Das Ypsilon wurde Mitte des letzten Jahrhunderts von der Stadtzürcher Bevölkerung klar abgelehnt. Natürlich wurde damals die Stadtzürcher Bevölkerung vom Kanton überstimmt. Dieses Projekt war aber wirklich begraben. Dass wir es jetzt neu ausgraben und wiederbeleben, das ist wirklich unsäglich. Es wurde am 1. April 2005 – wir auf unserer Seite hielten es wirklich für einen ganz schlechten Aprilscherz – noch von der ehemaligen Baudirektorin Dorothee Fierz in Zürich präsentiert. Wir sind der Meinung, dass dieses Projekt unbedingt verhindert werden muss, wenn wir nicht wollen, dass die Stadt Zürich wirklich im Verkehr versinkt.

Ich bitte Sie, den Stadttunnel abzulehnen. Ganz am Schluss der Kommissionsberatungen haben die EVP-Vertreter und inzwischen offenbar auch gewisse CVP-Vertreter kalte Füsse bekommen, weil sie gemerkt haben, was da auf sie zukommen wird. Es gab die Begleituntersuchungen zum Stadttunnel und zum Verkehr Zürich-West, die klar nachgewiesen haben, wie viel Verkehrszuwachs damit auf die Stadt Zürich zukommt. Sie haben kalte Füsse bekommen, weil sie gemerkt haben, dass die ganze Innenstadt mit Verkehr überflutet wird, wenn dieser Verkehr an den vorgesehenen Knotenpunkten, am Sihlquai und

neben dem Hauptbahnhof herauskommt. Genau das Gleiche beim südlichen Anschluss, beim Sihlhölzli. Auch dort würde der gleiche Fall eintreten. Dort würden sich die ganze Innerschweiz und das Säuliamt verteilen. Verhindern Sie diesen Blödsinn! Ich bitte Sie, lehnen Sie den Stadttunnel ab, und wenn Sie ihn nicht ablehnen, dann zumindest mit der Forderung, dass die Zusammenschlüsse nur unterirdisch passieren und dass keinerlei Verkehr irgendwo in der Innenstadt aus dieser unsäglichen Röhre sich in die Stadt Zürich ergiessen wird.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Dieses Projekt ist ein wunderbares Beispiel für die eingangs erwähnte Strassenbauhysterie. Ich würde gern etwas anderes feststellen, kann aber beim besten Willen nicht. Der Stadttunnel mit Kosten von 2 bis 3 Milliarden Franken verdoppelt oder verdreifacht die Strassenkapazität zwischen Zürich und dem Glatttal. Verkehr, der jetzt über die Nordumfahrung fliesst, wird neu durch Zürichs Stadtmitte geführt. Gemäss Modellrechnungen wird der Verkehr in der Stadt Zürich wegen des Stadttunnels um 19 Prozent zunehmen. Entsprechend steigen die Schadstoffemissionen, der Feinstaub, CO₂ und NO_x. Der Stadttunnel wird am Sihlquai einen Anschluss Zürich-Letten aufweisen und somit die Zürcher Innenstadt direkt an die Autobahn anschliessen, was entsprechend mehr Verkehr für das Strassennetz der Zürcher Innenstadt bedeutet.

Der Westast kostet weitere 100 Millionen Franken. Damit wird das mehrmals vom Volk abgelehnte Ypsilon vorangetrieben. Zusammen mit der geplanten Öffnung der Verbindung Uster–Wetzikon, der so genannten Oberlandautobahn, wird das heute schon überlastete Brüttseller Kreuz kollabieren. Der Verkehr wird sich durch die angrenzenden Dörfer, insbesondere Dübendorf wälzen. Bereits heute ist das Gebiet Hochbord-Neugut massiv belastet. Es ist eine Illusion zu glauben, mit dem Stadttunnel könnten irgendwelche Verkehrsprobleme gelöst, geschweige denn Verkehr reduziert werden. Mit dem Stadttunnel schaffen wir eine wunderbare Einladung, mit dem Auto direkt ins Herz von Zürich zu fahren. Wenn der Verkehr erst einmal da ist, wohin damit? Gerade Reisende direkt ins Zentrum müssen mit dem öffentlichen Verkehr kommen. Da dürfen wir keine zusätzlichen MIV-Kapazitäten schaffen. Die angestrebte Entlastung der Stadt wird zur Makulatur. Dübendorf, Fällanden, Schwerzenbach und grosse Teile von Zürich-Nord werden mit dem Anschluss im Neugut in einer riesigen Verkehrslawine versinken. Da das Brüttseller Kreuz diesen Verkehr niemals aufnehmen kann, wird er sich schlicht und ergreifend auf

die Haupt- und Nebenstrassen in die Dörfer ergiessen und wertvolle Quartiere und Naherholungszonen massiv belasten. Der Ruf nach weiteren Umfahrungsstrassen ist bereits vorprogrammiert.

Fangen wir besser erst gar nicht an damit, streichen wir das unnötige Projekt von Anfang an und stimmen dem Minderheitsantrag zu.

Willy Furter (EVP, Zürich): Der Stadttunnel ist äusserst wichtig für die Stadt Zürich. Es ist endlich Zeit, dass die Sihlhochstrasse abgebrochen wird und dass wir eine Sihltiefstrasse bekommen. Die Gefahr, dass die Innenstadt von Zürich mit Verkehr überschwemmt wird, ist tatsächlich vorhanden. Darum habe ich auch den Antrag gestellt, wie er im Richtplangentext formuliert ist: «Neubau von vierstreifigem Tunnel, abzustimmen mit Grundwasserschutz, mit unterirdischem Halbanchluss in den tiefergelegten Sihlquai, keine zusätzlichen Anschlüsse an das oberirdische Strassennetz, Abbruch der Sihlhochstrasse, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik.»

Es ist wichtig, dass wir beim Hauptbahnhof nicht auftauchen können, ebenso nicht beim Sihlhölzli. Das ist ein Zusatzantrag von Christoph Holenstein. Das sind die wesentlichen Zusätze, aber der Stadttunnel ist für die Stadt Zürich äusserst wichtig, damit wir endlich unten durchkönnen und nicht oberirdisch weiterfahren können.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Was in anderen Städten im In- und Ausland erfolgreich funktioniert, das darf nach den Antragstellern in der grössten und wichtigsten Schweizer Stadt nicht sei, nämlich die Möglichkeit, vollständig umfahren werden zu können. Nach wie vor enden die Autobahnen mitten in der Stadt, ohne jede Verbindung miteinander. Mit der Westumfahrung kommt zwar endlich die ersehnte Entlastung für Teile der Bevölkerung und der Quartiere. Weil die Umfahrung aber immer noch nicht vollständig und vor allem nicht in einem geschlossenen Ring verläuft und insbesondere die Ostumfahrung fehlt, können viele Stadtquartiere trotzdem nicht nachhaltig entlastet werden. Die Folgen sind tägliche Staus, die leidenden KMU und eine grosse Belastung unserer Wohnbevölkerung mit Lärm und Feinstaub.

Der Bau des Stadttunnels ermöglicht es erstmals, die Verbindungen zu schliessen und die Lebensqualität zu verbessern. Durch die Tieferlegung der Sihlhochstrasse unter die Sihl wird der gesamte Sihlraum massiv aufgewertet. Dies eröffnet neue Möglichkeiten zur Freiraumgestaltung in der Stadt. Das Gleiche gilt durch die von der Kommissi-

on verlangte Tieferlegung des Sihlquais für die Aufwertung des Limmatraums vom Landesmuseum bis nach Zürich-West. Der Stadttunnel schafft daher wichtige Freiräume für den innerstädtischen öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr. Die vielen vorhandenen Planungsstudien und regierungsrätlichen Strategien haben übrigens nachgewiesen, dass der Baugrund kein Problem ist. Auch wenn der Durchgangsbahnhof kommt, ist der Stadttunnel bereits gesichert beziehungsweise vom Bund gebaut und vorfinanziert. Das heisst, man könnte sehr rasch Siedlungsqualität für die Stadt Zürich schaffen, wenn man nur wollte. Wer hier auch nach Jahrzehnten – ich weiss, dass man seit gut 50 Jahren am Stadttunnel plant, ich habe Studien in meinen Akten von vor 50 Jahren – immer noch blockiert, der muss der Bevölkerung sagen, dass sie Lärm und Abgase die nächsten Jahrzehnte ertragen muss, dass der Platz in der Stadt Zürich für ein vernünftiges Velonetz leider nicht vorhanden ist, dass die Flussläufe Sihl und Limmat leider nicht aufgewertet werden können, dass die Sihlhochstrasse leider noch lange nicht abgebrochen wird und dass der Lastwagen-Transitverkehr, den wir auf die Umfahrungsstrassen bringen wollen, leider nicht auf die Umfahrungsstrassen gelenkt werden kann, weil es keine hat. Der Seetunnel ist übrigens darum für uns eine Rückfallposition, falls sich bei detaillierten Studien zeigen sollte, dass der Stadttunnel aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Ich bitte Sie dringend zum Wohl der Stadtzürcher Bevölkerung, den Stadttunnel nicht zu streichen und ihn auch nicht in der zeitlichen Priorität zu verlängern.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Es sind noch sieben Rednerinnen und Redner zu diesem Antrag eingetragen. Ich habe Ihnen gesagt, dass ich gern um etwa 22 Uhr Feierabend machen möchte. Regierungsrätin Ursula Gut wird nachher noch einen kleinen Folgeantrag zum Minderheitsantrag 39 stellen. Ich bitte Sie, sich kurz zu fassen, damit wir wirklich etwa um 22 Uhr Feierabend machen können.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Wenn wir jetzt über den Stadttunnel befinden, dann sollte Ihnen von der bürgerlichen Seite allen klar sein, dass Sie es sich sparen können, uns diesen Tunnel als Entlastung für die Stadt Zürich zu verkaufen. Wenn Sie nun in Ihren Begründungen für den Stadttunnel die schönfärberischen Begriffe bemühen wie «Verbesserung der Lebensqualität innerorts» oder «Minimierung negativer Auswirkungen auf natürliche Ressourcen», dann verkennen

Sie Ihr grösstes Problem: Niemand glaubt Ihnen mehr. Niemand glaubt mehr an eine Entlastung durch den Strassenbau. Nach 30 Jahren leerer Versprechungen beim Nordring, in Schwamendingen, im Limmattal, an der Westtangente und neu auch in Wollishofen – trotz der Westumfahrung – gibt es nur Mehrverkehr. Auch dieser Stadttunnel ist einzig und allein als Zubringer zur boomenden Zürcher Innenstadt und in der Weiterführung zur boomenden Ausgehmeile im Kreis 5 gedacht – ein Autobahnzubringer, und zwar für die ganze Süd-, Ost- und Nordschweiz, die da fährt von Küssnacht am Rigi, über die A4 durch den ach so «gäbigen» Üetlibergtunnel zur Arbeit nach Zürich, die da fährt von Wil über die A1 zum Shoppen nach Zürich und die da fährt von Schaffhausen oder Singen über die A4 im Weinland in den Ausgang nach Zürich. Die Zürcher Innenstadt als dichtestes Autobahnkreuz der Schweiz, quasi Oftringen II mitten in Zürich. Bravo! Oder sagen wir es noch deutlicher: Der Stadttunnel als Stadtzubringer, kombiniert mit dem geplanten Kasernen-Parking mit 3000 Parkplätzen wird mit 2 Milliarden Franken Kosten zur teuersten Parkhauszufahrt der Schweiz. Auch bravo!

Aber auch die Stadt Zürich dient nicht nur der übrigen Schweiz als Autobahndreieck. Wir hier in Zürich, die Gebrauchsschweiz, dienen der Schönschweiz als Zu-, Weg-, Hin-, Her- und Durchfahrt. Es wird von 360'000 Stadtzürcherinnen und Stadtzürchern bewohnt und belebt. Trotz derzeitigem Boom, wirtschaftlichem Boom, Arealverwertungs-Boom sind wir nicht bereit, nur die vielfältigen Defizite und Lasten, Steuern, Umwelt, Luft, Lärm, Wohnqualität, Lebensqualität und Infrastrukturen, diese Lasten und Defizite, der übrigen Schönschweiz zu berappen und ertragen. Wir wollen das nicht!

Heinz Jauch (EVP, Dübendorf): Ich spreche für die Mehrheit der EVP-Fraktion, die den Eintrag für ein Stadttunnel im Verkehrsrichtplan ablehnt. Auch wir wissen um die Bedeutung eines Strichs im Richtplan. Aber immerhin sind Richtpläne behördenverbindlich. Die Mehrheit der EVP-Fraktion lehnt den Eintrag ab, das heisst wir unterstützen den Minderheitsantrag 39.

Eine ganz kurze Begründung: Sowohl das regionale wie auch das kommunale Strassennetz vermögen aus Kapazitätsgründen den zusätzlich durch den neuen Anschluss Dübendorf-Neugut ausgelösten Mehrverkehr bei weitem nicht aufzunehmen. Alle, die die Situation in diesem Gebiet betreffend kommunalem und regionalem Strassennetz und die Überlastung der Autobahn auch nur ansatzweise kennen, kön-

nen diese Haltung nachvollziehen. Der Ablehnungsantrag ist übrigens auch identisch mit der Vernehmlassungs-Stellungnahme des Stadtrates Dübendorf.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Das Projekt Stadttunnel ist eine Medaille, die zwei Seiten hat. Einerseits bietet sie Chancen, andererseits enthält sie viele Risiken. Ich komme zu den Chancen: Es besteht die Möglichkeit, städtischen Raum aufzuwerten, die Stadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten und den Abbruch der Sihlhochstrasse zu vollziehen. Es ist keine Zukunftsperspektive, nochmals 50 Jahre mit dieser Sihlhochstrasse zu leben. Andererseits muss man sich klar bewusst sein, dass das Projekt Stadttunnel viele Risiken birgt. Da der Stadttunnel mitten durch die Stadt fährt, gibt es viele Möglichkeiten für Tunnelein- und -ausfahrten, was viel zusätzlichen Zielverkehr generiert. Auch das Problem mit der Abluft ist nicht gelöst. Es ist so, dass Willy Germann und ich noch Minderheitsanträge haben. Insbesondere muss man noch den Anschluss Sihlhölzli genauer anschauen. Grundsätzlich ist aber die CVP für den Eintrag des Stadttunnels im Richtplan.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Wenn Monika Spring erzählt, mit dem Stadttunnel mache man einen späten Vollzug des Ypsilon, dann erzählt sie das entweder, weil sie von der ganzen HLS-Planung nichts versteht, die schon seit Jahren aufgezogen ist, oder dann sagt sie das wider besseres Wissen.

Die HLS-Strategie hat ein klares Konzept mit der Umfahrung von Zürich, die aus der ursprünglich falschen Planung mit dem Ypsilon, das nicht vollzogen worden ist, genau für die Stadt Zürich die Situation gebracht hat, dass sie nun als letzte Stadt endlich zu einer Umfahrung kommt, zu einer Ringverbindung. Und das ist entweder der Stadttunnel oder dann ist es das, wie das Carmen Walker gesagt hat, der Seetunnel. Diese Optionen müssen wir uns offen lassen. Es ist enorm wichtig, dass auch für die Gubristentlastung eine dieser zwei Verbindungen kommt. Erst das bringt die Ringumfahrung für die Stadt Zürich.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Monika Spring, wir haben keine kalten Füsse bekommen. Wir hatten immer unsere Bedenken. In der Vernehmlassung haben wir ganz klar gesagt: Stadttunnel unter gewis-

sen Auflagen. Ich zitiere aus unserer Vernehmlassung: «Stadttunnel ohne Parking Kaserne und nur mit stadtverträglichen Anschlüssen Sihlhölzli und stadtverträglichem Westast ohne Steigerung des motorisierten Zielverkehrs». Das heisst, wir müssen die Streifen hinterfragen, die jetzt als Bundesstrasse vorgesehen sind. Dann haben wir ganz klar in der Vernehmlassung bereits darauf hingewiesen, dass das Problem für das Tram mit dem Riegel Hauptbahnhof im Zusammenhang mit dem Stadttunnel gelöst werden müsse. Also unser Antrag Tramtangente.

Jetzt komme ich zum Abstimmungsverfahren. Unsere Anträge sind eigentlich Eventualanträge und müssten vor der Grundsatzdebatte Stadttunnel behandelt werden. Wir stimmen nur unter der Bedingung zu, dass unsere Anträge angenommen werden. Ich spreche aber nicht für die gesamte Fraktion.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Endlich, sagt der Strassenbenützer, werden die Lücken des Nationalstrassennetzes auch in Zürich geschlossen. Wir wissen es alle. Den Umfahrungsring, wie ihn alle grösseren Städte in Europa kennen, gibt es in Zürich noch nicht. Es besteht wohl im Westen mit der Nordumfahrung eine Teilentlastung, und auch der Üetlibergtunnel wird den Verkehr entlasten. Leider wird der Nord-Süd-Verkehr aber nach wie vor über die Rosengartenstrasse oder via Milchbuckeltunnel am HB vorbeigeschleust. Der Rat hat sich deshalb schon mehrmals eindeutig für eine prioritäre kurzfristige Realisierung des Stadttunnels vor der Glatttalautobahn ausgesprochen. Ein entsprechender Vorstoss «Prioritäten im HLS-Netz» wurde mit klarer Mehrheit an die Regierung überwiesen.

Das Projekt Stadttunnel ist nicht neu. Gewaltige Vorarbeiten und Studien wurden bereits geleistet. Die Akten und Pläne zu diesem Unterfangen stapeln sich meterhoch. Die optimale Linienführung wurde studiert. Der Tunnel unter dem Hauptbahnhof ist erstellt. Die Anschlusswerke Neugut bestehen schon und müssen nur noch angepasst werden. Die Geologie unter dem Zürichberg ist ebenfalls bekannt. Im Gegensatz zur Autobahn im Zürcher Oberland ist Landerwerb bei einem Bauvorhaben, das vor allem unter dem Boden stattfindet, nur am Rand ein Thema. Heute besteht ein Konsens zwischen Stadt und Kanton, im Gegensatz zum Projekt 1993. Dort waren noch Meinungsverschiedenheiten vorhanden.

Das Trasse ist gesichert. Beim Grundwasserschutz ist die Bewilligung bereits in Aussicht gestellt. Weitere Pro-Argumente sind die Folgenden: die Verbindung links Seeufer–Innerschweiz Richtung Schaffhausen–Ostschweiz drängt sich nach wie vor über die Nordumfahrung oder über die Westtangente. Die Westtangente war damals als Provisorium bis zur Fertigstellung Stadttunnel gegenüber der Stadtbevölkerung versprochen. Nur der Stadttunnel bildet einen vollständigen Ringanschluss in die Stadt. Ein Ringanschluss erhöht die Flexibilität in Störfällen. Viele Strassenbenützer vom Oberland und dem Pfannenstiel müssen Richtung Osten die Nordumfahrung benutzen. Das ist eine unnötige Beanspruchung der Nordumfahrung mit Fahrzeugen, welche klar den Stadttunnel beanspruchen würden. Das immer wieder gehörte Argument, Glattalautobahn vor Stadttunnel trifft insofern ins Leere, als die Glattalautobahn die Aubrugg, aber nicht die Nordumfahrung entlastet, sondern als Zubringer zur Nordumfahrung dient. Im kurzen Abschnitt Neugut–Brüttiseller-Kreuz kann problemlos mit einer zusätzlichen Fahrspur eine prognostizierte Überlastung reduziert werden. Eine weitere Fahrspur bringt 16 Prozent mehr möglichen Verkehr, der aufgenommen werden kann. Wir haben heute zwischen Brüttisellen und Neugut etwa 133'000 Fahrzeuge in beiden Fahrtrichtungen. Mit einer zusätzlichen Fahrspur können wir zirka 155'000 aufnehmen. Die Verbindung West–Ost, Bern–Sankt Gallen, muss aus Sicht des Bundes funktionieren. Das ist klar. Die jüngsten Unfälle auf der Nordumfahrung haben diese bis Brüttisellen blockiert. Es gab leider bis heute keine Alternative zur Nordumfahrung. Der Stadttunnel und in Fortsetzung der Üetlibergtunnels übernehmen in solchen Situationen die für unser Land und unseren Kanton so wichtige Verbindung Sankt Gallen–Bern.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Carmen Walker, wenn jetzt nicht Wahlkampf wäre, würde ich Sie gerne zu einem nächtlichen Spaziergang einladen. Das wäre aber geradezu ein unsittlicher Antrag. Wir könnten dort, wo Sie gerne das Nordportal des Stadttunnels sehen, gewissermassen dem Glattufer entlang «walken» und nach dem Biber «spähen», der dort einheimisch ist. Aber Spass beiseite.

Wir haben grosses Verständnis, dass die Stadt Zürich ihre Flussräume frei machen will und dass sie quasi ein Untergeschoss eins für die Stadt bauen will, um dort den Lärm zu versorgen. Da Sie aber nicht mit mir an die Glatt spazieren gehen können, berichte ich Ihnen vom Land. Dort, wo der Stadttunnel endet, beginnt nicht das Land. Dort ist

auch eine Stadt. Dort ist die Glatttalstadt. Diese Glatttalstadt hat auch Flussräume. Die Glatttalgemeinden haben sich zu einem Projekt zusammengeschlossen, um diese Flussräume aufzuwerten. Wir wissen, Flussräume sind die wichtigsten Erholungsgebiete, die wir der Bevölkerung in der Schweiz anbieten können. Der Glattraum ist im Moment nicht von einer Qualität, dass man dort gerne walken und spähen würde. Aber die Glatttalgemeinden möchten es gerne in den nächsten Jahrzehnten so weit bringen.

Ich habe Ihnen vom Land berichtet. Dort sind leider nicht mehr viele Miststöcke vorhanden. Es ist aber in Ihren Augen immerhin noch Land. Dort wird auch gebaut. Dort ist das Neugutareal. Dort haben Dübendorf und Wallisellen gemeinsam einen Gestaltungsplan gemacht, direkt neben diesem zukünftigen Stadttunnelportal. Dort wird eine alte Textilfabrik jetzt renoviert. Die fünf wichtigsten historischen Gebäude werden saniert. Es wird eine grosse Wohnüberbauung in dieses Areal eingebettet direkt 50 Meter neben dem Portal des Stadttunnels, der die Stadt entlasten wird. Ihre Stadt Zürich würde vielleicht in Ihrer Hoffnung entlastet. Wir zweifeln auch daran. Sie glauben aber daran.

Denken Sie daran, es gibt eine weitere Stadt, die Glatttalstadt, die Sie mit dem Gestank und dem Lärm belasten. Die Leute, die dort wohnen werden, werden in den nächsten Monaten einziehen. Die werden Sie ganz stark belasten. Dieser Bericht vom Land ist mir sehr wichtig. Ich spreche hier als einer, der in Wallisellen wohnt und dort Verantwortung trägt. Deshalb möchte ich von diesem Land berichtet haben, bevor man über den Tunnel entscheidet, der uns sehr stark belastet und uns Perspektiven raubt.

Ordnungsantrag

Willy Germann (CVP, Winterthur): Was ich angetönt habe, möchte ich nun als Ordnungsantrag formulieren. Ich stelle den Antrag,

dass nicht heute über den Stadttunnel abgestimmt wird, also heute nicht über den Minderheitsantrag 39, sondern erst nächstes Mal, und zwar nach den Eventualminderheitsanträgen Christoph Holenstein und Willy Germann.

Das sind für uns Entscheidungsgrundlagen, ob wir Ja oder Nein zum Stadttunnel sagen werden.

Monika Spring (SP, Zürich): Ich unterstütze den Antrag. Es ist einfach unseriös, was im Moment passiert. Es kommen massenhaft neue Minderheitsanträge und Eventualminderheitsanträge dazu, die wir nicht diskutiert haben, die wir nicht wirklich seriös miteinander beraten haben. Wir haben auch die Schwierigkeit, dass zum Beispiel die Fraktion entscheiden muss, ob diese Anträge unterstützt werden sollen oder nicht. In unserer Fraktion haben nicht alle Mitglieder diese Anträge gesehen, geschweige denn studiert.

So ist eine seriöse Beratung nicht möglich. Das zeigt auch die Qualität der Kommissionsberatungen. Es tut mir Leid, aber es muss wieder einmal gesagt werden. Ich bitte Sie, dem Ordnungsantrag zuzustimmen, weil allein das Abstimmungsprozedere einige Zeit in Anspruch nehmen wird, sodass wir wenigstens noch die zwei Tage haben, um zu beraten.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB: Den letzten Vorwurf, dass es die Kommissionsarbeit widerspiegelt, möchte ich ausgeräumt haben. Ich unterstütze aber den Ordnungsantrag, weil heute zwei Anträge eingegangen sind, die im Zusammenhang mit dem Stadttunnel stehen. Entsprechend kann man diese vorweg behandeln und anschliessend den Stadttunnel bereinigen.

Beat Walti (FDP, Zollikon): Die Freisinnigen unterstützen den Ordnungsantrag nicht. Ich möchte mir nicht vorwerfen lassen, wir würden hier mit kurzfristigen Minderheitsanträgen Verwirrung stiften und eine unseriöse Debatte führen. Ich erinnere Sie daran, dass die überwiegende Mehrzahl dieser grossen Zahl von Minderheitsanträgen aus Ihren Reihen lanciert wurde und die Kommissionssitzung durch Sie hier wiederholt wird. Wenn Ruedi Lais sogar noch Zeit hat für Nachspaziergänge mit Mitgliedern anderer Fraktionen, dann glaube ich, dass wir die Diskussion auch über die Sache, die hier kartographisch und auch sonst seriös aufgegleist ist, durchaus führen können. Die Meinungen sind gemacht.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich bitte schon um Sachlichkeit. Wir haben neue Anträge der CVP. Wir haben nichts anderes gesagt, als dass wir diese Anträge seriös behandeln und diskutieren wollen, dass wir die Abstimmungskaskade besprechen wollen, bevor wieder Fehler

unterlaufen. Das hat nichts mit den Anträgen oder der Kommissionsarbeit zu tun. Es gilt jetzt, dem Antrag zuzustimmen und am nächsten Donnerstag weiterzudiskutieren.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich interpretiere den Ordnungsantrag von Willy Germann folgendermassen: Wir brechen hier die Sitzung ab und fahren am Donnerstag hier weiter.

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt dem Ordnungsantrag Willy Germann mit 83 : 56 Stimmen zu.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Verschiedenes

Rücktritt aus der WAK

Ratssekretär Raphael Golta verliest das Rücktrittsschreiben von Adrian Hug aus der Kommission für Wirtschaft und Abgaben: «Ich reiche Ihnen meinen Rücktritt als Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben ein. Mit Blick auf meine zukünftige Tätigkeit beim Kanton Zürich erscheint es als richtig, dass ich nicht länger Mitglied der Kommission bin, die sich schwergewichtig mit Fragen des Steueramtes beschäftigt.»

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich bitte die Interfraktionelle Konferenz die Nachfolge zu regeln.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

– **Stopp der Jugendgewalt**

Interpellation *Christoph Holenstein (CVP, Zürich)*

– **Exodus aus der Volkswirtschaftsdirektion: Wie viel kostet den Steuerzahler das Personalmanagement durch Rita Fuhrer?**

Dringliche Anfrage *Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden)*

13522

Schluss der Sitzung: 22.00 Uhr

Zürich, 23. Januar 2007

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 4. Juni 2007.