


**206. Sitzung, Montag, 26. März 2007, 14.30 Uhr**

 Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*
**Verhandlungsgegenstände**
**22. 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 ..... *Seite 14588*
**23. Nachhaltige Entwicklung des Kantons Zürich**

 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. Au-  
 gust 2006 zum Postulat KR-Nr. 102/2002 und gleich  
 lautender Antrag der KEVU vom 5. Dezember 2006,  
**4344** ..... *Seite 14620*
**Verschiedenes**

 – Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse ..... *Seite 14643*
**Geschäftsordnung**

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Wir fahren heute Nachmittag bei Traktandum 22 fort. Im Amtsblatt des Kantons Zürich ist zum wiederholten Mal zwar zur Nachmittags-Sitzung eingeladen und darauf hingewiesen worden, welche Traktanden-Nummern behandelt werden, doch die entsprechenden Traktanden wurden nicht aufgelistet. Wir haben bereits einmal mündlich reklamiert. Diesmal werden wir es auch schriftlich tun.

Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

## **22. 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

*Fortsetzung der Beratungen.*

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Ich begrüsse wiederum das Team aus dem Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV) unter seinem Chef, Christian Gabathuler, Ueli Stieger, Sacha Peter, Lukas Schloeth und Balthasar Thalman.

Wir fahren wie angekündigt mit der Elefantenrunde fort. Vorher haben die Vorsitzenden der beiden vorberatenden Kommissionen das Wort gewünscht.

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Das Digestif oder das «Verrysserli» soll nach dem üppigen Mahl beim Verdauen verhelfen. Der Verkehrsrichtplan muss nicht nur von den 180 Mitgliedern des Kantonsrates verdaut werden, sondern auch vom Bundesrat mit der Teilverantwortung des Regierungsrates. Die Vorlage sieht jetzt ganz anders aus als vor zwei Jahren und auch anders als am 22. Januar 2007, als wir in die Debatte getreten sind. Ist es das, was wir wollen? Ist es das, was die Mehrheit der 1300 Einwander je gesehen hat? Ist es das, was der Kanton Zürich nach mehr als 30 Stunden als Ganzes erarbeitet hat? Ist das das Werk, das wir nach Bern schicken sollen?

Etwas entfernt haben wir uns vom raumplanungsgesetzgeberischen demokratischen Verständnis der Einwander und der Berücksichtigung der Einwanderungen. Die planerische Vernunft mit der Verknüpfung der Verkehrsflüsse, die Verknüpfungen mit der Landschaft, die Verknüpfungen und Beeinflussungen der Siedlungsstruktur werden nach dieser Debatte grösstwahrscheinlich ändern.

Wir haben uns auf das Glatteis des Möglichen bewegt. Wir hoffen nun, dass kein Delirium tremens eintritt und wir doch noch die weisen Mäuse oder die flatternden Richtplan-Karten sehen. Der Preis ist hoch, weil die Hürde – die Hürde heisst Akzeptanz des Bundesrates – überschritten werden muss, beraten durch die verschiedenen Bundesämter, die wir im Laufe der verschiedenen Beratungstage immer wieder zitiert haben. Es nennt sich die nachhaltige Siedlungs- und Ver-

kehrplanung. Es nennt sich eine intakte Natur und eine Landschaftsstruktur, die nicht zur Restnatur oder zur Restlandschaft reduziert werden. Eine Bedrohung unserer Landschaft oder unserer Umwelt, die jetzt schon sehr stark angeschlagen ist, könnte die Folge sein.

Zu den Kapiteln der KEVU. Erstens das Kapitel Gesamtverkehrsstrategie: Insgesamt sind wir den Empfehlungen gefolgt. Die Verknüpfung mit der Gesamtverkehrskonzeption ist erfolgt.

Zum Kapitel öffentlicher Personenverkehr: Der Personenverkehr wird weiterhin als wichtiger Träger anerkannt und darf moderat wachsen. Die Diskussion um die Rahmenkredite und die Grundsätze der letzten Monate haben gezeigt, dass man über das Potenzial und die Parameter gleicher Meinung ist. Die Bahn und der Bus stellen das Rückgrat für ein funktionierendes Verkehrssystem dar. Sie brauchen eine Stärkung. Das Ziel, welches in der Gesamtverkehrskonzeption und im Kapitel Gesamtverkehrsstrategie moniert wird, dass 50 Prozent des Verkehrszuwachses mittels öffentlichen Verkehrs zu decken ist, scheint jedoch ein bisschen eine starke Herausforderung darzustellen mit den starken Kapazitätserweiterungen auf der Strasse. Es darf nicht sein, dass eine Konkurrenz besteht. Aber wir müssen auch sehen, dass Konkurrenz nicht nur im negativen Sinn zu betrachten ist, sondern auch als Lockvogel. Haben wir ein Angebot, dann wird es auch benutzt. Ganz besonders hat mich der Absatz über die Mobilitätsbehinderten betroffen. Ob behindert, alt oder kleinkinderbetreuend, diese Personen finden keine aktive Integration mehr im Verkehrsrichtplan, was ursprünglich im Kapitel des öffentlichen Personenverkehrs stand. Wir haben die aktiv im Rahmen dieser Beratungen ausgeklammert.

Dem Kapitel Fuss- und Veloverkehr wird keine starke Stellung eingeräumt. Alle Förderbedingungen haben sich im Rahmen der Ratsdebatte zunichte gemacht und das Kapitel wurde mehr oder weniger auf den Titel reduziert. Das Schicksal des Güterverkehrs steht nun im Spannungsfeld des Entscheidungsträgers Bund und diversen Rekurrenten der Standortgemeinden. Es ist aber so, dass der Kanton bereit ist, seinen Anteil zu tragen, um weiterhin Güter auf die Bahn zu bringen. Aber hier steht uns noch ein Kampf bevor.

Der Flugverkehr setzt erneut auf das Sichere, und wir warten auf das SIL-Objektblatt und auf den Eintrag des Flughafens Zürich.

13 Sitzungen – und ein Ergebnis steht, welches keiner integralen Planung gerecht wird. Planung ist komplex. Ein gewisses Verständnis kann ich unter diesem Aspekt für das Ergebnis aufbringen. Bitte realisieren wir es aber nicht erst morgen, nachdem der Rausch vorüber ist,

und das «Verrysserli» seine Wirkung gezeigt hat, dass die Planung den Planern übergeben werden soll und nicht der Festrunde von 180 Personen.

Ich habe in meinem Eingangsstatement vom Decamerone gesprochen. Der Decamerone wurde im Mittelalter geschrieben, als draussen die Pestilenz und die Pest gewirkt haben. Die florentinische Prinzen-gesellschaft von zehn Frauen und Männern hat sich im Rahmen von zehn Tagen zurückgezogen und hier ausschweifend gefestigt, geredet und das Leben genossen. Diese Parallelität mit dem Decamerone und dem vorliegenden Verkehrsrichtplan hat sich in den letzten Tagen und auch Wochen stark verschärft. Wir dürfen nicht heute etwas planen, welches in Zukunft dann nicht mehr funktioniert. Dieser Richtplan, der aus einer nachhaltigen Sorge dem Kanton übergeben werden soll, darf nicht eine Phantasie von 180 Personen sein. Es muss eine Realität sein, welche den verschiedenen Aspekten der Verkehrs-, Siedlungs-, Landschafts- und Umweltplanung auch gerecht wird. Ich bitte Sie, hier nicht den Verkehrsrichtplan dem Abgrund der Pestilenz zu übergeben.

*Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Erlauben Sie mir, als Kommissionspräsident kurz eine Bilanz zu ziehen.

Wir stehen vor dem Abschluss der Beratungen einer der wichtigen Vorlagen der laufenden Legislatur. Für unseren Wohn- und Wirtschaftsraum ist die Richtplanung von grösster Bedeutung. Koordination und zukünftige Handlungsspielräume aufzuzeigen, sind unumgänglich, um Entwicklungen in Siedlung und Verkehr zum Wohl unserer Bevölkerung und kommenden Generationen umzusetzen.

Es liegt ein Ergebnis vor, das mit wenigen Ausnahmen von einer klaren Kommissionsmehrheit eingebracht wurde. Ein Ergebnis, das ein Miteinander der Verkehrsträger Strasse und Schiene sicherstellt und Voraussetzungen schafft, die Mobilität innerhalb und ausserhalb von Siedlungsgebieten zu bewältigen.

Die Gesamtverkehrsstrategie liegt vor und bildet die vom Bundesrat geforderte Grundlage. Für alle Verkehrsteilnehmer sind Perspektiven aufgezeigt. Der öffentliche Verkehr wird in den Siedlungs- und Zentrumsgebieten optimiert. Der Individualverkehr wird auf Umfahrringen konzentriert.

Die Konzentration der Verkehrsströme auf leistungsfähige Achsen, Schienen und Strassen über unsere Wirtschaftsregion hinaus, verbunden mit hohen Qualitätsanforderungen an Umwelt und Landschaft garantieren eine sorgfältige Güterabwägung der einzelnen Projekte im Rahmen ihrer Umsetzung.

Vor vier Monaten haben das Bundesamt für Raumentwicklung (*ARE*) und das Bundesamt für Strassen, beide Ämter zusammengefasst im Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (*U-VEK*) erstmals eine Gesamtsicht über Kosten und Nutzen des Landverkehrs präsentiert. Die Quantifizierung des Verkehrsnutzens und dessen volkswirtschaftliche Bedeutung wurden untersucht. Die jährliche Wertschöpfung liegt über die gesamte Schweiz bei 52 Milliarden Franken, dies entspricht 12 Prozent des Brutto-Inland-Produkts. 263'000 Personen oder 7,8 Prozent aller Beschäftigten arbeiten in diesem Wirtschaftssektor. 88 Prozent dieser Wertschöpfung wird dem Strassenverkehr zugeordnet, so ausgewiesen in dieser Studie unserer höchsten Umweltbehörde! In Bezug auf die Verhältnismässigkeit des Wertschöpfungspotenzials kann mit aller Deutlichkeit festgestellt werden, dass im nun vorliegenden Richtplan für den öffentlichen Verkehr weit mehr Investitionsvolumen aufgenommen wurde als für den Strassenverkehr.

Diese Studie aus dem Departement Moritz Leuenberger hält weiter fest, dass die Diskussion um Verkehr und seinen Nutzen losgelöst von ideologischen Debatten zu führen ist. Es wurde ausdrücklich festgehalten: Schiene und Strasse sind gleichwertig. Verkehr schafft Wachstum und Arbeitsplätze. Der Gesamtnutzen ist grösser als die Gesamtkosten. Leider blieb dieser Appell aus Bern bei der Opposition ungehört.

Unsere Bürgerinnen und Bürger erwarten von der Politik Lösungen, die eine Gesamtsicht reflektieren. Mit dieser Gesamtsicht sind wir nun auf der Zielgeraden angekommen. Ein Ziel erreicht nur, wer auch ein klares Ziel vor Augen hat. Die Kommission Planung und Bau hat die Richtplanung mit dem Ziel verfolgt, die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen, die wirtschaftliche Entwicklung und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen zu schaffen und zu sichern. In ihrer Gesamtwirkung sollen der Bevölkerung in den verschiedenen Kantonsteilen gleichwertige Lebensbedingungen gewährt werden können.

Empfangen Sie meinen Dank für die aussergewöhnliche Arbeit, die im Vorfeld dieser Vorlage geleistet wurde, vorweg Baudirektorin Ursula Gut für die lösungsorientierte Begleitung in der Endphase der Kommissionsberatungen und hier im Rat, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den verschiedenen Ämtern für die umsichtige und konstruktive fachliche Begleitung, im Speziellen dem ARV für die übersichtliche und vernetzte Umsetzung der äusserst umfangreichen Entscheidungsgrundlagen, den Parlamentsdiensten für die Koordination und protokollarische Unterstützung, im Besonderen durch die Sekretariatsarbeit von Franziska Gasser und abschliessend meinen Kommissionskolleginnen und -kollegen in der mitberichterstattenden KEVU mit ihrer Präsidentin Sabine Ziegler und meiner Kommission für die anspruchsvolle Arbeit, die mit dieser Revision des Verkehrsrichtplans geleistet wurde.

Die Mehrheit der Kommission für Planung und Bau beantragt Ihnen die Zustimmung zur Teilrevision des Verkehrsrichtplanes.

*Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben):* Der anlässlich von zwölf Kantonsratssitzungen behandelte Verkehrsrichtplan war unbestrittenmassen ein sehr umfangreiches Geschäft.

Für den Moment handelt es sich dabei um zahlreiche Festlegungen in Form von Texten und Planeinträgen, nicht um mehr, aber, und das sei in aller Deutlichkeit festgehalten, auch nicht um weniger. Es handelt sich also um verbindliche Festlegungen, die Planungssicherheit geben sollen für die Behörden, die Wirtschaft oder zusammengefasst für die Bevölkerung.

Ohne einem einzelnen Kapitel die Bedeutung absprechen zu wollen, liegt die grosse Bedeutung dieser Revision ganz klar bei den Festlegungen für den Verkehr auf Strasse und Schiene. So waren im regierungsrätlichen Entwurf für das Kapitel Strassenverkehr, also für den strassengebundenen Privatverkehr, den strassengebundenen Güterverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr Karteneinträge für total 50 Objekte enthalten. Die in den nächsten Minuten zu verabschiedende Vorlage enthält nun 56 strassenbezogene Objekte. Für den Schienenverkehr, also den schienengebundenen Personenverkehr und den schienengebundenen Güterverkehr waren in der regierungsrätlichen Vorlage vom 17. November 2004 Karteneinträge für total 59 Objekte enthalten. In der heute zu verabschiedenden Vorlage finden wir

Karteneinträge für total 66 Objekte. Nicht berücksichtigt in diesen Zahlen sind die Korrekturen durch die redaktionellen Anpassungen infolge der zwischenzeitlich erfolgten Realisierung.

Selbstverständlich können Karteneinträge nicht direkt eins zu eins miteinander verglichen werden. Behauptungen jedoch, wonach die regierungsrätliche Vorlage einseitig zu Gunsten des Strassenverkehrs verändert worden sei, sind völlig an den Haaren herbeigezogen, haben wir doch nun in der Schlussabstimmung dieser Vorlage bei den Strassen über sechs zusätzliche Einträge und bei den Schienen ebenfalls über sechs zusätzliche Einträge zu befinden.

Die SVP steht ganz klar hinter dem bedarfsgerechten Ausbau von Strasse und Schiene, den Beweis haben wir dadurch erbracht, dass wir aus der regierungsrätlichen Vorlage 4222 auch für die Schiene – ausser der Gateway-Festlegung – kaum einen einzigen Karteneintrag bekämpft haben. Kein Verständnis haben wir jedoch für Wunschvorstellungen, für die kein Bedarf ausgewiesen ist. Es gibt zu viele Fehlinvestitionen beim öffentlichen Verkehr. Ich erinnere nur an die fast neuwertigen, heute leer stehenden oder anderweitig vermieteten Güteranlagen an zahlreichen Bahnhöfen in unserem Kanton.

Wenn in der Debatte darauf hingewiesen wurde, der Kanton Zürich habe im Vergleich zu anderen Kantonen grosse Investitionen vor, gemeint waren natürlich die Investitionen für den Strassenverkehr, ist diese Feststellung korrekt. Es muss jedoch im Interesse des Kantons Zürich festgehalten werden, dass die für die weitere Verfolgung vorgesehenen Objekte bei einem Vergleich der Verkehrszahlen in den meisten anderen Kantonen schon längst verwirklicht wären. Es besteht also bei einem Vergleich der Verkehrsdichte beziehungsweise der Verkehrsbelastung gegenüber anderen Kantonen ein klar ausgewiesener Nachholbedarf.

Äusserst tragisch für den Kanton Zürich ist es, dass selbst bestens ausgewiesene Objekte für den Strassenverkehr aus fundamentalideologischen Gründen mit aller Konsequenz bekämpft werden und sich selbst Zürcher Vertreter beziehungsweise Vertreterinnen im eidgenössischen Parlament dazu hergeben, alles zu verzögern und damit unserem Kanton einen grossen Schaden zufügen.

Zurück zum Verkehrsrichtplan: Die hauptverantwortliche KPB hat bekanntlich diese Vorlage 4222a klar und mit einer sehr komfortablen Mehrheit von 9 zu 6 Stimmen verabschiedet. Dieses Resultat kam nach einer mehr als einjährigen Beratung anlässlich von unzähligen Sitzungen, Besichtigungen und Anhörungen zu Stande, und vor allem

konnte die ganze intensive Kommissionsarbeit ohne Einfluss der Medien gemacht werden. Ich nehme es als selbstverständlich an, dass die Kommissionsarbeit jeweils auch in allen Fraktionen mitberaten wurde, wie es für einigermaßen gut geführte Fraktionen ja selbstverständlich ist.

Die Minderheitsanträge stammten denn auch aus den Verkehrs-Verhinderungsfraktionen SP und Grüne. Wenige Minderheitsanträge stammten von SVP und FDP, und gar nur vereinzelte Anträge wurden von der EVP und CVP mitgetragen. Alle diese Resultate kamen zu Stande ohne Einfluss der Medien. Anlässlich der Medienkonferenz zum Verkehrsrichtplan vom 7. Dezember 2006 signalisierten denn SP und Grüne folgerichtig Ablehnung der Vorlage, während ebenso folgerichtig, sich neben der SVP auch die FDP klar hinter die Vorlage stellte. Auch die CVP liess mit einer ausführlichen Begründung verlauten, sie sei gegen eine Rückweisung des Verkehrsrichtplans, und die EVP rühmte sich gar, dass sie mehrere ihrer Anliegen in den Kommissionsberatungen zusätzlich einbringen konnte. Alle diese hehren Absichten wurden, ich wiederhole mich noch einmal, vor dem Eingreifen der Medien in die Richtplandebatte kund getan.

In der Zwischenzeit hat der Kantonsrat die ganze Vorlage nun durchberaten, und es ist sicher korrekt, wenn man sagt, dass anlässlich der zwölf Sitzungen keine wesentlichen Änderungen mehr vorgenommen wurden.

Wie diametral entgegengesetzt die links-grünen Massenanträge gegenüber jeglicher Realität waren, zeigte sich auch angesichts der Tatsache, dass selbst die links-grünen Stadtregierungen von Zürich und Winterthur, aber auch weitere links-grüne Exekutiv-Politiker, die in den Städten und Gemeinden in der Verantwortung stehen, gar kein Verständnis für die in dieser Debatte zur Schau gestellte Verhinderungsideologie ihrer eigenen Parteigenossen aufbringen konnten. Gegen den Willen der SVP wurde noch eine Aussage zu Gunsten des Road Pricing aufgenommen. Der Rat kam also in diesem Punkt allen Fraktionen links des Präsidentenstuhls entgegen.

Die im Wesentlichen kaum veränderte Vorlage kann also kein Anlass sein, dass jemand von der am 7. Dezember 2006 geäußerten Haltung abweichen muss. Für die Standortattraktivität des Kantons Zürich ist die Verlässlichkeit auch im Bereiche der Richtplanung eine ganz wesentliche Voraussetzung.

Das neue Element in dieser Ratsdebatte war im Gegensatz zur Kommissionsarbeit aber ganz eindeutig das Eingreifen der Medien, die sich in einzelnen Fällen als «Eins-zu-eins-Sprachrohr» von SP und Grünen betätigten.

Wir werden sehen, welche Fraktionen noch zu ihrer am 7. Dezember 2006 geäußerten Haltung stehen und wer sich heute angesichts des medialen Gegenlüftchens tatsächlich aus der Verantwortung für die gemeinsam erarbeitete und in der Kommission noch für gut befundene Vorlage schleicht.

Die SVP wird dem Verkehrsrichtplan mit Überzeugung zustimmen, weil damit klar aufgezeigt wird, wie die bestehende und zu erwartende Verkehrsproblematik in unserem Wirtschaftskanton Zürich bewältigt werden kann und damit eine ganz wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Weiterentwicklung geschaffen werden kann.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Mit dem Verkehrsrichtplan 2007 muss der Kanton Zürich nachholen, was er 1995 verpasst hat. Er muss nachweisen, wie er sein Verkehrssystem auf eine Generation hinaus so entwickeln will, dass es den Zielsetzungen der Raumplanung entspricht, so wie sie das Volk im Zweckartikel 1 des Raumplanungsgesetzes (RPG) und im Zweckparagrafen 18 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) festgelegt hat. 1996 hat der Bundesrat festgestellt, dass der damalige Verkehrsrichtplan den Nachweis nicht erbracht hat. Heute müssen wir beurteilen, ob das Nachsitzen und zwölf Jahre zusätzliche Erfahrung und Erkenntnisse ein gescheiteres Resultat gebracht haben oder nicht.

Die SP-Fraktion stellte und stellt vier Fragen an einen Verkehrsrichtplan. Erstens: Funktioniert dieses Verkehrssystem? Zweitens: Können wir es uns leisten? Drittens: Ist es gegenüber nachfolgenden Generationen verantwortbar, also nachhaltig? Viertens: Kann es vom Bundesrat genehmigt werden?

Erstens: Funktioniert dieses Verkehrssystem? Die SP ist klar der Meinung, dass das Verkehrssystem, wie es in dieser Vorlage skizziert wird, nicht funktionieren kann. Das Versprechen, dieses Dorf werde vom Durchgangsverkehr entlastet und jener tägliche Stau werde endlich verschwinden, kann nie eingehalten werden. Meine Region, das mittlere Glatttal, wird dabei zum Gravitationszentrum sämtlicher Fehlplanungen in diesem Kanton. Wenn die Autobahnen vom Oberland her, vom Gubrist her, aus der Stadt Zürich heraus, von Winter-

thur her, alle kurz- bis mittelfristig auf die N1 im Glatttal münden, dann ist diese auch dann überlastet, wenn sie verdoppelt wird. Für Verkehrsplanerinnen und -planer wäre das genug, um aus Investitionen in diese Autobahnorgie Fehlinvestitionen zu machen – aus dieser Strassenplanung eine Fehlplanung.

Aber für diesen Rat ist es noch nicht genug. Mit einer zweiten Nordumfahrung will die Mehrheit die Siedlungsentwicklung im Norden der Stadt Zürich quer zu den Achsen des öffentlichen Verkehrs forcieren und damit auch quer zu einer der wichtigsten Maximen der bisherigen kantonalen Raumplanung, nämlich der Siedlungsentwicklung längs der S-Bahn-Achsen. Aber auch das ist für diesen Rat noch nicht genug. Er lehnt es trotz abschreckender Beispiele grauenhafter Fehlplanungen durch die Gemeinden ab, die Erschliessung verkehrintensiver Anlagen kantonsweit streng zu regeln. Auch die Folgen dieser überzeugten vollkommenen Gleichgültigkeit zeigen sich im Zentrum des Glatttals in Form von Verkehrszusammenbrüchen auf den Autobahnen und parallelen Staats- und Gemeindestrassen. Dass Untätigkeit des Staates in diesem Bereich mit Wirtschaftsfreundlichkeit verwechselt wird, ist erstaunlich. Da helfen auch die verzweifelten Flick- und Notbaumassnahmen der Gemeinden nichts. Die Folgen dieser überzeugten Gleichgültigkeit können im Glatt- und Limmattal besichtigt, angehört und gerochen werden.

Zweite Frage: Können wir es uns leisten? Paragraf 20 Absatz 2 des PBG verlangt, dass der Richtplanbericht aufzeigt, wie die geplanten Verkehrswege finanziert werden können. Gemäss heutigem Preisstand kosten allein die geplanten neuen Strassen über 20 Milliarden Franken. Aus Erfahrung wissen wir, wie sich Autobahnkosten im Laufe einer Generation entwickeln. Dagegen ist die Preisentwicklung bei der NEAT geradezu eine Schnäppchenjagd. Es ist blauäugig zu meinen, und unehrlich zu verkünden, der Bund finanziere in der Agglomeration Zürich jede Autobahn zur Bewältigung unseres internen Verkehrs.

Wenn wir nun zur dritten Frage nach der Verantwortbarkeit und Nachhaltigkeit kommen, müssen wir allerdings dazu sagen: Zum Glück fehlen die Finanzen! Wir planen heute für die Endphase des Zeitalters fossiler Brenn- und Treibstoffe. Der CO<sub>2</sub>-neutrale Ersatz ist nicht in dem Mass vorhanden, dass der Autoverkehr weiterhin mit zwei bis vier Prozent pro Jahr wachsen kann. Schon bald werden die Ratsmitglieder aller Parteien den Kopf darüber schütteln, wie im Jahr 2007 die energie- und klimapolitische Realität ausgeblendet werden konnte. Wir nehmen mit Staunen zur Kenntnis, wie FDP und vor al-

lem CVP plötzlich die Umweltpolitik wieder entdeckt haben. Ihre grünen Mäntelchen sind zwar noch funkelneu, und sie stehen Ihnen. Na ja, Sie wollen also Ja sagen zu dieser Richtplanung. Nach diesem Ja sage ich Ihnen, können Sie Ihre neuen grünen Mäntelchen gleich in die chemische Reinigung geben.

Unser Fazit zur Nachhaltigkeit: Wenn Zürich weiterhin eine wirtschaftlich erfolgreiche, punkto Wohnqualität und sozialer Stabilität einmalige, kleine Metropole bleiben soll, so darf sie im Bereich der Verkehrsplanung nicht so rücksichts- und perspektivenlos vorgehen, wie es in der heutigen Vorlage festgelegt werden soll.

Ich komme zur vierten Frage: Kann es vom Bundesrat genehmigt werden? Wenn der Bund seine eigenen Gesetze, seine Beschlüsse zur Agglomerationspolitik und zu den Sachplänen ernst nehmen will, dann steht dieser Verkehrsrichtplan völlig quer in der Landschaft. Wir wissen aber auch, dass der Bund nicht viel konsequenter ist als der Kanton Zürich selber. Beispiele wie Galmiz oder die Transjurane zeigen es deutlich, dass auch im Bund die bekannten Mechanismen des regionalpolitischen Schacherns und des Filzes spielen. Wir erwarten aber doch, dass der Bund schon im Genehmigungsverfahren die krassesten sachlichen Fehlentscheide etwa im Kapitel Parkierung durch Auflagen und teilweise Nichtgenehmigungen sanktioniert. Unser Kanton sieht sich gern als Motor der Schweiz. In Sachen Raumplanung ist er zwar ein Motor, aber leider einer, der stottert, stinkt und streikt.

Der nächste Kantonsrat wird sich wieder mit dem Richtplan beschäftigen. Deshalb sind heute ein paar Bemerkungen zur Richtplanung «à la zurichoise» angebracht. Wir haben heute wieder Baudirektorin Ursula Gut vor uns, die die Anträge des Regierungsrates vertreten muss. Das Vertreten haben wir bei ihr gespürt, leider aber auch das Müssen. Wer von uns hätte nicht Verständnis für die Zwickmühle eines Wahlkampfes? Die sachlichen Argumente bei der äusseren Nordumfahrung, bei der Parkierung und bei verschiedenen Fragen des Zeithorizontes wären aber auf Seiten der Regierung gewesen. Ein bisschen mehr Herzblut für Sachargumente wäre angebracht gewesen. Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer hat sich in den vergangenen drei Jahren sehr – sagen wir einmal bemüht, um uns nicht Begriffen aus dem Kampfsport bedienen zu müssen – bemüht, strategische Bereiche der Verkehrspolitik und die ganze Flughafenpolitik inklusive Raumplanung in ihrer Direktion zu konzentrieren. Ihre Absenz an sämtlichen

Richtplansitzungen deuten wir deshalb nicht als Zeichen von Desinteresse. Es ist aber auch kein Zeichen dafür, dass die Richtplanung von den beiden Direktionen als wirkliche Querschnitts- und damit Teamaufgabe verstanden worden wäre.

Zürich ist der einzige Kanton, der seine Richtplanung bis hinunter auf die einzelnen Einträge vom Parlament beschliessen lässt. Die Kommissionen und das Plenum wurden durch diese Detailarbeit überfordert, und zwar nicht nur unser mittlerweile gut gegerbtes Sitzleder. Es wäre schon zu überlegen, ob dieses Verfahren nicht abgelöst werden müsste durch eines, bei dem das Parlament Leitlinien und Grundsätze beschliesst, Regierung und Verwaltung aber die Umsetzung anvertraut. Diese würde in intensiver Zusammenarbeit mit den Trägern der regionalen Verkehrskonzepte erfolgen. Die SP-Fraktion, und das dürfte nach 50 Stunden nunmehr «zähneringend» keine Überraschung mehr sein, lehnt diesen Verkehrsrichtplan ab und beantragt,

*die Abstimmung unter Namensaufruf durchzuführen.*

Er ist eine Kapitulationsurkunde für die Zürcher Landschaft, für die Zürcher Luft, für das Vorausschauen des staatlichen Handelns überhaupt geworden. Für die Weiterentwicklung des ÖV hätten wir eine Totalrevision nicht benötigt, auch nicht für die Verbesserung der Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr. Leider ist eine Volksabstimmung über dieses Dokument wahrscheinlich nicht möglich. Wir sind aber überzeugt, dass die Zürcher Bevölkerung andere Wege finden wird, ihr Unverständnis über die Verkehrspolitik der Kantonsratsmehrheit auszudrücken.

*Carmen Walker Späh (FDP, Zürich):* Die zentralen Forderungen und Zielsetzungen für die FDP zu Beginn der Richtplandebatte waren: Wir wollen die verschiedenen Verkehrsarten nicht gegeneinander ausspielen. Wir wollen Mobilität nicht verbieten, sondern eigenverantwortlich ausüben. Wir wollen Verkehrsprobleme lösen, statt verhindern. Wir wollen Städte und Dörfer umfahren statt durchfahren. Wir wollen den öffentlichen Verkehr stärken.

Mit Unverständnis blickt die FDP heute auf die im Verhältnis zur Gesamtvorlage viel zu lange Strassendebatte zurück. Die zahlreichen Minderheitsanträge haben nicht nur einen völlig falschen Eindruck der

Vorlage erzeugt, sie haben auch den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich zu Unrecht in ein schlechtes Licht gerückt und sie haben von den wesentlichen Teilen der Vorlage abgelenkt.

Richtig ist, dass die zuständige Kommission neue Objekte vor allem im öffentlichen Verkehr eingetragen hat, während sich die neuen Objekte im Strassenverkehr in Tat und Wahrheit auf eine Handvoll reduzieren lassen. Hans-Heinrich Heusser hat dies bereits ausführlich dargelegt. So waren die meisten Objekte, über die sich die linke Seite so aufgeregt hat, bereits im Richtplan 95 enthalten oder entstammen den regierungsrätlichen Strategien, welche der Bund mitgetragen und mitfinanziert hat, teilweise sogar mit den Städten. Es handelt sich also nicht um eine Erfindung des Kantonsrats, auch wenn dies immer und immer wieder behauptet wurde.

Viel erreicht haben die SP und die Grünen mit dieser langen Debatte nicht. Aber sie haben uns allen vor Augen geführt, wie fundamentalistisch, uneinsichtig und vor allem wie wenig lösungsorientiert ihre Politik ist. Auch auf eigene Ideen haben wir vergeblich gewartet. Statt eigener Ideen schreibt die SP zum Beispiel lieber unsere Vorstösse ab, so geschehen bei der Forderung nach einer Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer. Wäre unsere Politik so schlecht, würden Sie sie wohl kaum kopieren. In diesem Sinn haben wir auch kein Problem, gleichzeitig ein kleines, grünes Mäntelchen zu tragen. Leider hat das Verhalten der Linken auch davon abgelenkt, dass ausgerechnet der dicht besiedeltste Kanton Zürich im schweizerischen Vergleich klare Defizite hat. Und diese Defizite werden noch zunehmen, wenn es uns nicht gelingt, dem Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich die notwendigen Infrastrukturen rechtzeitig zur Verfügung zu stellen.

Die Debatte hat zudem eines klar gezeigt: Der verkehrspolitische Graben ist offensichtlich tief – ausser im öffentlichen Verkehr. Dort ist der SP und den Grünen die Zusammenarbeit mit der FDP stets willkommen. Beim Strassenbau hingegen wird nur noch verhindert und sogar das Wohl der Bevölkerung hat zu Gunsten der reinen Lehre zurückzutreten. Diese reine Lehre haben SP und Grüne der Öffentlichkeit auch gleich selber vorgeführt. Man ist zum Beispiel gegen einen Waidhaldetunnel. Man ist auch gegen ein Tram an der Rosengartenstrasse. Man ist somit gegen einen Rückbau am Rosengarten. Fazit: Man ist somit für den Status quo am Rosengarten! Und dies alles auf dem Buckel der Bevölkerung, die seit mehreren Jahrzehnten auf Verkehrslösungen wartet.

Der erst kürzlich veröffentlichte Uno-Klimabericht hat mit aller Deutlichkeit gezeigt: Wir brauchen Massnahmen mit einer bestmöglichen Effizienz. Wir können nicht mehr länger eine Umweltpolitik der Symbole betreiben. Nicht jede im Namen der Umwelt verlangte Massnahme hilft der Umwelt tatsächlich. Das trifft vor allem für das Kapitel «Parkierung» zu. Statt einer weiteren Erbschenzählerei fordert der kantonale Verkehrsrichtplan das einzig Richtige, nämlich die Wiederherstellung der Verantwortung der Raumplanung. Und der kantonale Richtplan setzt hier klare und strenge Leitplanken. Die FDP-Fraktion ist überzeugt, dass sich der Richtplan auch in diesem Punkt bewähren wird.

Die FDP wird dem Verkehrsrichtplan mit Überzeugung zustimmen. Eine Rückweisung an die Kommission und damit in die neue Legislatur würde wichtige Projekte massiv verzögern und wäre gegenüber dem Bund – von dem wir auch finanzielle Unterstützung in allen Verkehrsarten erwarten – ein verheerendes Signal. Erst kürzlich hat der Kantonsrat dem Tram Zürich-West grossmehrheitlich zugestimmt. Nun lehnen wir die Richtplangrundlage ab und verträsten den Bund und die Stadtentwicklung Zürich-West auf den Sankt Nimmerleinstag. Die FDP fordert alle Kantonsräte und Kantonsrätinnen auf, Ihre Verantwortung für unseren Kanton heute wahrzunehmen und dem Richtplan zuzustimmen. Der Verkehrsrichtplan ist bereinigt, aber die Arbeit geht weiter. Raumplanung ist ein ständig zu überdenkendes und voranzutreibendes Programm der Raumentwicklung. Und sie ist ein Prozess des Anpackens von vorhandenen und künftigen Problemen in unserem Lebensraum. Deshalb darf Raumplanung auch nie trendig sein und schon gar nicht ein Wahlkampfvehikel, wie wir es leider erlebt haben.

Im Konkreten wird sich der Richtplan nun bewähren und weiter entwickeln müssen. In dieser direkten Begegnung von Planung und Wirklichkeit wird sich zeigen, welche hier im Rat entwickelten Ideen in Zukunft Bestand haben werden und welche neuen Infrastrukturen tatsächlich realisiert werden. In diesem Sinne ist der Richtplan die Aufforderung an alle Parteien, an der zukünftigen Entwicklung konstruktiv mitzuarbeiten.

Die FDP Fraktion wird dem Richtplan geschlossen zustimmen.

*Esther Guyer (Grüne, Zürich):* Die Grünen lehnen den Verkehrsrichtplan ab und fordern einen klaren Kurswechsel: mehr öffentlicher Verkehr, mehr Fuss- und Veloverkehr und einen Stopp beim Strassenbau.

Carmen Walker, auch wenn Sie vor Schreck im Boden versinken, was wir mit der Rosengartenstrasse machen müssen, wissen wir ganz genau. Wir würden sie rückbauen und fertig, ohne Waidhaldetunnel und alles. Dieser Richtplan entspricht nicht unseren Vorstellungen von einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik. Er entspricht in keinem Punkt dem Bedürfnis der Bevölkerung nach Ruhe, Gesundheit und einer guten Lebensqualität. Diese wird weiter eingeschränkt und der Mobilität geopfert. Freie Fahrt für freie Bürger ist das Motto der bürgerlichen Mehrheit unter gütiger Mithilfe der Mitte. Der ungebremste Strassen- und Tunnelbau, vertreten durch die SVP, FDP, EVP und die CVP ist angesichts der Klimaerwärmung, der Feinstaubbelastung und der bedrohten Natur- und Landschaft verantwortungslos. Mehr Strassen erzeugen mehr Verkehr. Die Luftqualität wird sich weiter verschlechtern. Tunnels ändern nichts daran, auch wenn hier gehandelt wird, als würden die Autos wirklich komplett vom Erdboden verschwinden. Die Frage der Abluft ist nicht diskutiert und nicht gelöst. Dies gilt auch für die Frage des Lärms an den Tunnelportalen.

Umfahrungs- und Entlastungsstrassen erweitern die Kapazität nachhaltig. Die konzeptlose Zersiedelung der Landschaft führt zur Abnahme der Biodiversität und schadet Mensch und Umwelt. Wir setzen uns ein für den Erhalt der Landschaft als Lebensgrundlage für alle. Die globale Klimaerwärmung lässt einen Strassenwahnsinn vom Ausmass dieses Richtplans nach bürgerlichem Gusto nicht mehr zu. Man geht zwar hin und konsumiert den «Gore-Film», zeigt sich sehr betroffen und handelt mit der grenzenlosen Förderung des motorisierten Individualverkehrs, diametral gegen die zentrale Aussage des Films.

Die absehbare Energieverknappung, die Abhängigkeit von den Ölstaaten wird selbst am WEF (*Weltwirtschaftsforum*) vorrangig thematisiert, bloss die bürgerliche Mehrheit in diesem Kanton ignoriert mit ihrer Verkehrspolitik die veränderte Weltlage, ja sie kennt sie offenbar nicht einmal.

Stadt und Agglomeration Zürich werden unterhöhlt. Neue Umfahrungen werden den Verkehr in den Dörfern vielleicht kurzfristig einschränken, aber da die bürgerliche Mehrheit weitergehende Abklassierungen ablehnt, wird sich dies schnell wieder ändern, da weitere Begehlichkeiten geweckt werden. Wenn es so unkompliziert ist, geht man schnell mit dem Auto einkaufen. Autobahnen zerschneiden und verschandeln die Landschaft. Natur- und Umweltschutz sowie die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger sind kein Thema mehr. Dass sie

dabei selber ein schlechtes Gewissen haben, zeigt Ihre Sprache. Wir machen hier keinen konkreten Richtplan mit zukünftigen Strassenbauwerken. Wir machen nur Trasseesicherung, nur Striche. Wir bauen keine Strassen. Wir schliessen Lücken. Wir machen natürlich keine Siedlungsplanung, wir stellen nur Planungssicherheit her. Wir bauen Umfahrungen und Entlastungen und das alles unter dem Boden oder weit ausserhalb der Siedlungen. Da sieht man es nicht so genau.

Die Freisinnigen erklären zigmal, dass man nicht den Individualverkehr gegen den öffentlichen Verkehr ausspielen soll und dass sie das gar nicht machen. Das ist nichts anderes als ein plumpe Vertuschungsgerede für einen gigantisch ausufernden Strassenbau. Offenbar hat man doch ein wenig ein schlechtes Gewissen. Aussagekräftig ist der erste Satz in den Zielsetzungen. Wir planen eine den Bedürfnissen der Gesellschaft entsprechende Infrastruktur als wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Prosperität. Gemeint ist wohl das Strassenbaubusiness. Wer ist die Gesellschaft, die Sie ansprechen? Meine Bedürfnisse und diejenigen von zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern in diesem Kanton sind das nicht. Wer soll die 25 Milliarden Franken bezahlen? Der Freisinn und die SVP wollen keine höheren Steuern. Der Bund wird diese gigantische Rechnung der bürgerlichen Betonköpfe auch nicht bezahlen. Der Sachverstand wird weitgehend ausgeschaltet. So wird sogar die Intervention Ihrer eigenen Regierungsräte wie beim 2,5 Milliarden Franken teuren Stadttunnel einfach ignoriert. Die Folge davon wird eine Umverteilung der Finanzen sein. Es wird wieder einmal heissen weniger Bildung, und im Gesundheitsbereich, im Bereich der Umwelt und im Bereich der Waldpflege und des Naturschutzes können wir sparen. Das brauchen wir aber auch nicht mehr. Wir können sehr schnell daran vorbeifahren und sehen das nicht mehr.

Dieser Teilrichtplan ist weder nachhaltig noch wirtschaftlich, und wir hoffen, auch nicht wirkungsvoll. Das Referendum darüber wird stattfinden, ob Ihnen das passt oder nicht: Objektkredit für Objektkredit. Jedes Projekt wird zur Abstimmung in der Bevölkerung führen. Das ist aus unserer Sicht auch der richtige Weg.

Die Grünen ignorieren die Mobilitätsprobleme keinesfalls. Unsere Lösung im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung des Standortes Zürich verlangt einen zielgerichteten Ausbau des öffentlichen und des Fuss- und Veloverkehrs. Dafür setzen wir uns ein. Trotz abgeschmetterter Anträge werden wir das auch weiterhin mit aller Konsequenz tun. Dieser Verkehrsrichtplan ist keine zukunftsorientierte und nach-

haltige Politik für unseren Kanton. Wir wollen künftigen Generationen nicht eine verschandelte und mit Strassen und Tunnels verbaute Landschaft überlassen. Wir lehnen ihn ab und unterstützen den Namensaufruf, den Ruedi Lais beantragt hat.

*Lucius Dürr (CVP, Zürich):* Die CVP bekennt sich zur freien Wahl der Verkehrsmittel, lehnt jedoch Exzesse ab und befürwortet eine massvolle staatliche Lenkung zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt. Die CVP hat sich seit jeher für ein Gleichgewicht zwischen öffentlichem und privatem Verkehr eingesetzt. Unter dieser Zielsetzung ist der nun über Tage diskutierte Verkehrsrichtplan zu würdigen und das entsprechende Abstimmungsverhalten für die Schlussabstimmung festzulegen. Würde man das Gesamtergebnis in einem einzigen Satz zusammenfassen, müsste man von einem Verkehrsrichtplan in Schiefelage sprechen, der dem Turm von Pisa gleich kommt. Dieser bleibt zwar für immer schief, konnte aber durch Stabilisierungsmassnahmen vor dem Umfallen bewahrt werden. Beim Verkehrsrichtplan ist die Situation ähnlich. Der vom Regierungsrat vorgeschlagene und alles in allem ausgewogene Entwurf fiel durch diverse Fehlentscheide des Rates aus dem Gleichgewicht. Nur eine Reihe von künftigen Korrekturen wird ihm die volle Nutzungstauglichkeit wieder geben.

Was hat nun zur erwähnten Schiefelage beigetragen? Dazu gehört zunächst einmal die einseitige Ausrichtung auf eine Nachfrageorientierung, also auf ein uneingeschränktes Verkehrswachstum mit immer mehr Strassen. Die CVP hat seit langem gefordert, dass vermehrt eine Angebotsorientierung Einzug halten müsse, also kein unbeschränktes Verkehrswachstum mehr, nicht zuletzt zu Gunsten eines ernsthaften Klimaschutzes. Es wurde im Weiteren zu wenig geprüft beziehungsweise wurden entsprechende Anträge abgelehnt, Mehrverkehr und Kapazitätserweiterungen mit elektronischen und marktwirtschaftlichen Lenkungsmassnahmen zu vermeiden. Ein weiterer Fehler war, die Verkehrspolitik von der Siedlungspolitik auszuklammern.

Die CVP wird im Sinne ihrer Vernehmlassung bei der vorgesehenen Überarbeitung des Siedlungsrichtplans den Finger auf eine sinnvolle Siedlungsentwicklung legen, um die anhaltende Zersiedelung zu bremsen.

Nicht nachvollziehbare Entscheide fielen auch teilweise beim Fuss- und Veloverkehr und vor allem beim öffentlichen Verkehr. Die CVP konnte zwar manche ihrer Anliegen in Mehrheitsanträgen der KEVU einbringen, im Rat aber hatten dann diese Anträge keine Mehrheit.

Schliesslich haben auch die Divergenzen zwischen KPB und KEVU nicht wenig zur Schieflage beigetragen. Das Hauptproblem lag dabei im Text.

Es ist aber ein Gebot der Korrektheit, auch positive Seiten des Gesamtergebnisses zu würdigen. Dazu gehört sicher der Mut der Ratsmehrheit, Road Pricing als Mittel zur Verkehrslenkung zumindest versuchsweise zuzulassen. Ohne die ersten notwendigen Erfahrungen können wir uns dazu nie ein Urteil bilden und müssen auf ausländische Erfahrungen oder blosser Mutmassungen abstellen. Positiv sind sicher auch die geplanten Verkehrserleichterungen in der Stadt Zürich zu werten. Waidhaldetunnel und Stadttunnel werden dereinst die heutigen unerträglichen Belastungen durch namhafte Erleichterungen entschärfen. Durch den Rat beschlossene Korrekturen wie der Hardanschluss im Sihlhölzli werden ein Anwachsen des Verkehrs in der Stadt eindämmen.

Eine Ratsmehrheit für ein Nein wäre trotz Schieflage ein Fehler. Der Verkehrsrichtplan wurde im Auftrag des Bundes erarbeitet. Eine Riesenarbeit steckt dahinter. Eine Ratsmehrheit für ein Nein hiesse alles nochmals von vorne und dies ohne Gewissheit auf nachhaltige Verbesserungen. Die CVP kommt deshalb zum Schluss, dem Verkehrsrichtplan sei, wenn auch ohne Begeisterung, zuzustimmen. Ein Verkehrsrichtplan ist letztlich noch keine definitive Umsetzung zahlreicher Verkehrsprojekte, sondern bedeutet lediglich die Sicherstellung der notwendigen Räume, insbesondere für die nächste Generation. Die CVP wird deshalb sämtliche konkreten Umsetzungsvorhaben kritisch begutachten und sich nicht scheuen, notwendige Änderungen zu verlangen oder einem Projekt eine Absage zu erteilen. Sie wird sich mit Vorstössen und anderen politischen Mitteln dafür einsetzen, dass vermehrt ein Umdenken auf eine Angebotsorientierung einsetzt. Sie wird weiterhin dafür kämpfen, dass Kapazitätserweiterungen möglichst mit elektronischen und marktwirtschaftlichen Mitteln reduziert oder ganz unterlassen werden.

Gestatten Sie mir noch eine persönliche Bemerkung als eines der ratsälteren Mitglieder. Dies ist eine Feststellung und keine Kritik an irgendjemandem. Ich weiss, dass die Vorsitzenden der Kommissionen und auch die Kommissionen selber harte, intensive Arbeit geleistet haben. Im Jahr 1995 konnte der Richtplan, ich habe ihn live erlebt und kann darum authentisch berichten, der wesentlich umfassender war und sich nicht nur auf den Verkehr beschränkte, viel speditiver und meines Erachtens mit einem grösseren Konsens beraten und beschlos-

sen werden. Weshalb? Zum einen gab es nur eine vorberatende Kommission, damals eine Spezialkommission (*recte: ständige Raumplanungskommission*), und nicht zwei, sich teilweise widersprechende Kommissionen. Zum anderen fand die Beratung der Vorlage nicht vor Kantonsratswahlen (*recte: Richtplan im Januar 1995; Wahlen im April 1995*) statt. Diese beiden Umstände haben die heutige Vorlage meines Erachtens zu negativ beeinflusst.

Schliesslich darf ernstlich die Frage gestellt werden, weshalb alle anderen Kantone die Richtplanfestlegung primär der Regierung überlassen. Die Antwort ist meines Erachtens klar. Regierungen können eher eine ganzheitliche Betrachtung vornehmen als ein Parlament, was in Verkehrsplanungsfragen sehr stark – dies ist verständlich – regionalen Forderungen ausgesetzt ist. Eine breit zusammengesetzte Regierung wie diejenige des Kantons Zürich wäre sehr wohl in der Lage, den verschiedenen Interessen Rechnung zu tragen. Die Antwort auf diese Frage muss sicher nicht heute, sondern nach einer angemessenen Denkpause gegeben werden.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Als Letzter, der sprechen muss, will man auch noch etwas sagen. Ich gehe nicht so vor, wie Sie vorgegangen sind, sondern ich versuche, eine Position der Mitte zu formulieren und darzulegen, die diese mühsamen Beratungen auch in ihrer gesamtheitlichen Beurteilung differenziert anschaut und nicht nur ideologisch mit einem Ja oder einem Nein.

Den Obertitel würde ich hier setzen: Illusionen statt Visionen. Dies heisst, dass Sie in erster Linie Striche gezeichnet haben in eine Landkarte und gar nicht wissen, wer das alles bezahlen soll und welches die Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Mensch wären. Das haben Sie nur sehr marginal und nebensächlich beurteilt. Die Vorlage des Regierungsrates, wie sie in die Kommission kam, war eine akzeptable Grundlage. Sie haben sie bereits in der Kommission verschlechtert und im Rat ein zweites Mal weiter verschlechtert. Der Bund wird sich nicht von Ihren Strichen beeindruckt lassen und schon gar nicht davon, dass Sie neue Strassen bauen wollen, die aber gar niemand finanzieren wird beziehungsweise niemand bereit ist, die Mittel dafür locker zu machen, solange der Bedarf gar nicht ausgewiesen ist.

Aus einer Mitteposition geben wir eine Absage durch an die Strassenturbos, die da meinen, mit 24 Milliarden Franken könne man tatsächlich diesen Kanton zubetonieren und eine Entwicklung zulassen, die auch noch menschengerecht ist und Rücksicht auf die Umwelt

nimmt. Wir sagen aber auch Nein zu ÖV-Neinsagern, die nicht bereit sind, auch nur die kleinsten Konzessionen in diesem Bereich zuzulassen. Wir sagen auch Nein zu ÖV-Turbos, die meinen, jede Vorlage, die den öffentlichen Verkehr betreffe, sei zu unterstützen und müsse unterstützt werden. Wir sagen Nein, dass man auch Strassenstücke bejaht, die tatsächlich aus eigener Sicht notwendig sind. Wir schauen das nicht ideologisch gefärbt an, sondern wir schauen das von der Sache her gefärbt an und sagen, was sinnvoll ist und was nicht.

Im Strassenverkehr stellen wir fest, dass wir gegen den Stadttunnel, Seetunnel, Wehrenbachtunnel sowie die Umfahrungen Dietikon, Adliswil, Fällanden, Uster und Sünikon waren. Wenn Sie wollen, dass das Glatttal überschwemmt wird, wenn Sie wollen, dass das Glatttal keine Entwicklungsmöglichkeiten mehr hat, die verkehrstechnisch ausgereift sind, dann müssen Sie diese auch tatsächlich bauen. Dann werden Sie die Opposition spüren, wenn Sie keine lebenswerten Grundlagen mehr haben im Glatttal. Die Planspiele, die Sie betreiben, wenn Sie eine äussere Nordumfahrung in den Plan aufnehmen von Baden bis Winterthur, dann muss ich Sie fragen: Wollen Sie tatsächlich in den letzten Gebieten, die noch eine Entwicklungsmöglichkeit hätten, einen Entwicklungsschub forcieren, der auch die letzten grünen Flächen in unserem Kanton zubetoniert? Die Folge jeder Strasse ist auch eine Siedlungsentwicklung, die kommen wird. Wir haben Ja gesagt, wenn es darum geht, im Raum des Flughafens, beim Hirzel-tunnel, beim Winterthurer-Bypass Strassen zu bejahen, die tatsächlich etwas bringen. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass zum Beispiel die SVP in Kloten gegen eine Umfahrung ist, die unterirdisch ist, weil sie sagt, das sei eine strategische Frage. Man müsse zuerst die Strasse haben, dann könne man das auch unterirdisch bauen. Der Mensch, das ist selbstverständlich kein Thema, der kann da warten und das hinnehmen, auch wenn der Stadtrat von Kloten zum Beispiel anderer Meinung ist. Wenn wir schon Geld ausgeben, dann können wir auch flankierend dafür etwas investieren.

Bei den Hochleistungsstrassen hätten wir lieber einen Aus- statt Neubau gesehen. Wir denken uns, dass wir hier tatsächlich übertrieben haben. Beim öffentlichen Verkehr hat es mir und uns den «Nuggi rausgejagt», als Sie nicht einmal bereit waren, vom zusätzlichen Mehrverkehr, der so sicher wie das Amen in der Kirche kommen wird, 50 Prozent durch den öffentlichen Verkehr tragen zu lassen. Da muss auch Carmen Walker nicht sagen, sie wolle nicht den öffentlichen Verkehr gegen den privaten Verkehr ausspielen. Sie tun das,

wenn Sie Ihren Film bringen, den Sie uns da vorgetragen haben. Auf dem Wege der Erkenntnis sind Sie wahrscheinlich nur bis zum Anfang gekommen und haben keinen Schritt vorwärtsgemacht. Sie können doch nicht im Ernst sagen, Sie würden nicht ausspielen, wenn Sie nicht bereit sind, zusätzlichen Verkehr in erster Linie umweltfreundlich und nachhaltig zu generieren und zu tragen.

Wir meinen, dass wir nicht jedes öffentliche Verkehrsanliegen unterstützt haben. Die Verlängerung der Forchbahn zum Beispiel bis nach Rüti oder die Tangentiale Ober-/Unterland haben wir abgelehnt, weil wir finden, sie sind zu teuer und bringen nichts für das Geld, das investiert wird. Sie müssen vielleicht lernen, und dieser Rat muss es auch, dass wir mit ideologischen Rechts-Links-Schemen nicht mehr weiterkommen. Wir müssen differenziert vorwärtsgehen.

Beim Langsamverkehr haben wir eine Verwässerung und Abschwächung erlebt. Sie sind nicht einmal bereit, die 10 Millionen Franken für den Veloverkehr, die das Volk in der Abstimmung tatsächlich bejaht hat, auch nachhaltig zu unterstützen in dieser ganzen Planerei. Bei der Parkierung haben Sie nicht reduziert, wo es sinnvoll gewesen wäre. Sie haben Bestimmungen verwässert. Sie haben den Anteil des Zubringers für den öffentlichen Verkehr unbefriedigend gelöst. Sie haben tatsächlich den öffentlichen Verkehr einmal mehr zu Gunsten des privaten Verkehrs benachteiligt.

Nicht die Nachfrage des Verkehrs ist das Mass aller Dinge, sondern Grenzen müssen dort gesetzt werden, wo wir sagen, wie wir die Entwicklung steuern wollen. Sie haben sie eben nicht gesteuert, sondern Sie haben gesagt, wir müssten irgendwo ein Investitionsvolumen generieren. Der Bund werde es schon richten. Das glauben aber auch nur Sie oder die Seligen und sonst niemand. Daher haben Sie hier eine Nullnummer geschoben mit sehr viel Aufwand.

Im Güterverkehr sind wir mit dem Gateway einverstanden, meinen jedoch auch hier, dass Sie Bestimmungen verwässert haben, die mehr Güterverkehr generiert haben. Auf der Strasse wird es mehr Belastungen geben als im Bahnverkehr.

Wenn ich zu den Schlussfolgerungen komme, dann muss ich Ihnen sagen, dass in diesem Verkehrsrichtplan tatsächlich gute Sachen integriert sind. Es ist aber zu wenig, um als Ganzes zu einer positiven Schlussfolgerung zu kommen. Wir bitten die Baudirektion, diese Strichzeichnungen, die wir hier aufgenommen haben, in der Projektierung nun zurückhaltend weiter auszubauen. Wenn Sie das tun, und wir keine Finanzierung in den nächsten 10, 20 Jahren haben, dann machen

wir das, was die Bürgerlichen eigentlich nicht wollen, wir generieren Geld und Steuergelder für nichts. Nach 20 Jahren haben wir ohnehin wieder einen Neustart mit der Planung. Das ist nicht nötig. Wir haben hier eine gewisse Arroganz von der Mehrheit des Rates festgestellt. Wir sagen daher klar Nein zu Illusionen. Wir möchten lieber Visionen. Wir haben lieber keinen Gesamtverkehrsrichtplan. Allenfalls brächte der Kantonsrat in neuer Zusammensetzung tatsächlich eine differenziertere Art und Weise einer Planung zu Stande, als Sie das nun zu Stande gebracht haben. Die EVP wird daher die Vorlage bekämpfen und beurteilt die Gesamtarbeit negativ.

*Thomas Weibel (GLP, Horgen):* Die Grünliberalen haben die Entwürfe der Kommission nicht zurückgewiesen in der Hoffnung, dass noch Verbesserungen realisiert werden können. Aber die bürgerlichen Fraktionen SVP und FDP, meistens zusammen mindestens mit Teilen der CVP haben mit einer an Arroganz grenzenden Selbstverständlichkeit ihr Wunschpaket mit unzähligen unnötigen Strassenbauten teilweise sogar inklusive Ersatztrasse geschnürt und damit unsere Hoffnung ins Gegenteil gekehrt. Da handelt es sich nicht um Lösungen mit einer Gesamtsicht, wie es als Ziel der KPB heute nochmals genannt worden ist. Es war leider nicht möglich, eine differenzierte Position der ökologischen Mitte erfolgreich in Beschlüsse umzusetzen. Aus meiner Sicht hat der Rat die Chance, einen Kompromiss gemeinsam zu erarbeiten, nicht gepackt. Es war ein Diktat der Mehrheit. Stehen Sie bitte zu dieser Tatsache!

Einzig mit dem Road Pricing als Lenkungsinstrument, zumindest für eine Versuchszeit, wurde ein Schritt in die richtige Richtung gewagt. Das ist jedoch nur wenig Puderzucker und reicht nicht aus, die darunter versteckten Kröten schmackhaft zu machen. Wenn bei mehreren Beschlüssen die Bedenken der Regierung, vertreten durch die freisinnige Baudirektorin, von den bürgerlichen Fraktionen in den Wind geschlagen wurden, so ist das bezeichnend und gleichzeitig äusserst bedenklich. Als blanker Zynismus sind mir zwei Voten in Erinnerung geblieben, einerseits die FDP-Sprecherin, welche Mitte-Links zum Kompromiss aufgefordert hat und das vor dem Hintergrund des Diktats der Mehrheit. Auf der anderen Seite der Vorwurf aus der SVP-Fraktion, das Kapitel Fuss- und Radweg sei ein überrissenes Wunschkonzert. Da fehlt mir irgendwie der Realitätsbezug in diesen beiden Voten.

Sicher, im bereinigten Entwurf verbleiben noch, wenn auch wenige positive Punkte wie beispielsweise der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse oder das Tram Zürich-West. Genügt dies, um der Vorlage zuzustimmen? Wohl kaum.

Insgesamt hat der Rat auf Antrag der KPB den regierungsrätlichen Entwurf aus unserer Sicht in entscheidenden Punkten stark verschlechtert. Ich zitiere einmal mehr die altbekannte Weisheit: Wer Strassen baut, wird Verkehr ernten. Mit den zusätzlichen Strassen, auch wenn es sich erst um Striche auf der Landkarte handelt, wird der MIV (*motorisierter Individualverkehr*) massiv gefördert und auch in Zukunft entsprechend wachsen, dies mit allen Begleitproblemen wie Lärm und schlechter Luft, neuen Staus an anderen Orten. Die Erfahrungen Baregg Tunnel lassen sich da eins zu eins übertragen. Tröstlich ist, dass die meisten der nun festgesetzten Strassen wohl nie gebaut werden. Die Bewilligungsfähigkeit durch den Bundesrat, welche wir für einige Bereiche auch in Frage stellen, ist dabei unerheblich. Dennoch lässt es uns die begründete Hoffnung, dass die Zürcher Landschaft nicht von Tunnels durchlöchert wird und zu einem Emmentaler Lochkäse mutiert. Vorlagen zu Projekten, welche wir bereits im Richtplan nicht unterstützt haben, werden wir auch bekämpfen, wenn sie als konkrete Projektvorlagen wiederum dem Rat vorliegen.

Wir streben eine nachhaltige Verkehrspolitik an. Über den Begriff Nachhaltigkeit werden wir heute sicher noch ausführlicher sprechen. Der nun bereinigte Entwurf erfüllt diesen Anspruch weder aus der Sicht der Ökologie noch aus Sicht der Ökonomie. Zusätzliche Strassenbauten können nicht umweltverträglich realisiert werden. Die Finanzierung ist weder auf Bundesebene noch seitens des Kantons Zürich gesichert. Ich erinnere daran, dass der Regierungsrat bereits beschlossene Investitionen in Anbetracht der Finanzsituation der Zürcher Staatskasse überprüfen und Prioritäten festlegen muss. Eine Verzichtsplanung ist notwendig und nicht ein Wunschkonzert mit neuen, unsinnigen Ausgaben. Auf einem Wahlplakat habe ich sinngemäss gelesen: Agglomerationsverkehr braucht ein leistungsfähiges System. Diese Aussage von einem FDP-Kandidaten kann ich absolut unterschreiben. Aber, die nun vorliegende Planung entspricht dieser Zielsetzung in keiner Art und Weise. Deshalb überlasse ich es der bürgerlichen Ratsmehrheit inklusive CVP, das euphorische Tunnel- und Strassenbauprogramm in Form des Verkehrsrichtplans in der vorliegenden Gestalt abzusegnen. Sollten Sie Angst vor dem eigenen Wahnwitz haben, und wie wir die Vorlage ablehnen, wäre unser Sit-

zungsmarathon zwar für die Katze gewesen. Die Vorlage ginge dann zurück an den Absender. Der neu gewählte Kantonsrat könnte sich wiederum mit der Materie befassen. Wenigstens lassen in diesem Szenario die Wahlprognosen auf die Vernunft der Wähler und eine Stärkung der ökologischen Mitte hoffen. Deshalb lehnen bitte auch Sie die Vorlage ab.

*Regierungsrätin Ursula Gut:* Die Mobilität trägt zu unserer hohen Lebensqualität bei. Sie hat aber auch negative Auswirkungen auf den Menschen und die Umwelt. Die Verkehrsentwicklung ist deshalb auf eine zukunftstaugliche Siedlungsstruktur und auf ein nachhaltig funktionierendes Verkehrssystem auszurichten. Neben den im Richtplan festgelegten gezielten baulichen Massnahmen an den Verkehrsnetzen von Schiene und Strasse gewinnen auch organisatorische Verbesserungen wie intelligente Verkehrssteuerung und umsichtiges Parkraummanagement immer mehr an Bedeutung. Eine wesentliche Voraussetzung für eine effiziente siedlungs- und umweltgerechte Verkehrsbewältigung ist ausserdem die sachgerechte Standortwahl für verkehrsintensive Einrichtungen. Mit seinem Richtplan steuert der Kanton Zürich die gesamtkantonale räumliche Entwicklung, trifft strategische Entscheide zur Wahrnehmung seiner Chancen und Potenziale und stellt Weichen für die zukünftige Gestaltung unseres Lebensraums. Mit der Revision im Bereich Verkehr tragen Sie den in den letzten Jahren gewonnenen neuen Erkenntnissen Rechnung und ermöglichen eine weitsichtige Verbesserung unseres Verkehrssystems. Zu diesen Verbesserungsmassnahmen gehören – es ist mir sehr wichtig, diese nochmals in Erinnerung zu rufen –: dringende Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Zürcher Hochleistungsstrassennetzes, vor allem der Glatttalautobahn und des Zürcher Stadttunnels; die Optimierung des Hauptverkehrsstrassennetzes zur Erschliessung der dicht besiedelten städtischen Räume zum Beispiel mit der tiefgelegten Vogelsangstrasse in Winterthur; die wirkungsvolle und siedlungsgerechte Lärmsanierung in städtischen Wohnquartieren zum Beispiel mit dem Waidhaldetunnel in Zürich; den Rückbau aller Strassen im Neeracher Ried, wozu eine örtliche Umfahrung erstellt wird; die Behebung der wichtigsten Engpässe bei der S-Bahn und im Fernverkehr, vor allem mit dem neuen Durchgangsbahnhof Zürich und mit dem Ausbau der Strecke nach Winterthur; neue Stadtbahnen und Tramverlängerungen in dicht besiedelten städtischen Gebieten, so das Tram Zürich-West, die Limmattalbahn, das Tram zur

ETH Höggerberg und sogar die Luftseilbahn zum Zoo; das Erlangen von Rechtssicherheit mit klaren Standortvoraussetzungen für verkehrsintensive Einrichtungen.

Wollen Sie auf diese klaren Verbesserungen, welche im Interesse der Bevölkerung sind, einfach verzichten oder diese verschieben? Diese Frage richte ich vor allem an diejenigen unter Ihnen, welche Bedenken haben, in der Schlussabstimmung Ja zu sagen.

Zu Ruedi Lais und Thomas Weibel möchte ich einfach sagen, dass es mir leider von diesem Platz her nicht vergönnt ist, Wahlkampf zu machen.

Zum Schluss dieser Debatte danke ich dem Ratspräsidenten für die souveräne und umsichtige Verhandlungsführung ganz herzlich. Bedanken möchte ich mich auch sehr beim Präsidenten der KPB und der Präsidentin der KEVU. Sie waren in allen Detailfragen ausgezeichnet informiert und haben jederzeit die Übersicht über die anspruchsvollen und vielseitigen Dossiers bewahrt. Sie haben damit einen Aufwand geleistet, der den üblichen Rahmen des Milizprinzips weit übertrifft. Der Dank geht auch an meine Mitarbeiter aus dem Amt für Raumordnung und Vermessung, welche die Entscheidungsgrundlagen aufbereitet und in allen Phasen des Verfahrens Unterstützung geboten haben. Ich danke auch dem Rat, der die anstrengende Debatte durchgehalten und die anspruchsvolle Vorlage durchberaten hat. In vielen Punkten sind Sie dabei dem Regierungsrat gefolgt. In einigen anderen wichtigen Fällen haben Sie abweichende Beschlüsse gefasst. Der Regierungsrat ist der Überzeugung, dass er Ihnen mit seinem Antrag vom 17. November 2004 eine ausgewogene Vorlage unterbreitet hat, welche eine gute Basis für eine vorausschauende Verkehrsplanung im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich bildete.

Nun, mit Blick auf die vielen Verbesserungen für die Zürcher Bevölkerung und Wirtschaft, bitte ich Sie, der Vorlage mit Überzeugung zuzustimmen, damit wir auch den nötigen Rückhalt für unsere Verhandlungen in Bern haben.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Um zur Schlussabstimmung gelangen zu können, marschieren wir nun im Eiltempo durch das Dispositiv der Vorlage 4222a, Verkehrsrichtplan.

*I.*

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Den nachgeführten Richtplantext haben Sie vorletzte Woche mit dem Versand erhalten. Wir führen hier keine Abstimmung durch, stattdessen werden wir eine Schlussabstimmung durchführen, wenn wir das Dispositiv bereinigt haben. Sie sind damit einverstanden.

*Peter Anderegg (SP, Dübendorf):* Nach den grossen Voten noch eine kleine Frage an die Baudirektorin. Nachdem wir heute Morgen während der Flughafendebatte von Regierungsrätin Rita Fuhrer gehört haben, dass eine weitere Nutzung des Militärflugplatzes auch eine Option sein könnte, habe ich eine Frage an Sie: Die Aussage Ihrer Kollegin steht Ihrer Aussage während der Richtplandebatte diametral gegenüber. Sie haben damals den Passus damit verteidigt, dass der Regierungsrat nach dem Ende des Militärflugbetriebs bewusst diese Hauptpiste ausser Betrieb nehmen will, weil er auf diesem Gelände eine nachhaltige Entwicklung einleiten will. Eine nachhaltige Entwicklung schliesst aber eine weitere fliegerische Nutzung aus. Vielleicht können Sie, Regierungsrätin Ursula Gut, diesen Widerspruch auflösen.

*Regierungsrätin Ursula Gut:* Ich habe leider den O-Ton meiner Kollegin nicht gehört. Daher muss ich mich darauf beschränken, meine Haltung hier noch einmal darzulegen. Im Vordergrund steht die vorurteilslose Prüfung aller künftigen Entwicklungsmöglichkeiten. Dies wäre wohl auch mit der Formulierung des Regierungsrates möglich gewesen. Im Rahmen der Anhörung wurde die Formulierung vielfach ausdrücklich unterstützt. Es gab für die Regierung deshalb keinen Grund, den Text zu ändern.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

*II.*

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Den nachgeführten Erläuterungsbericht haben Sie ebenfalls erhalten. Wir haben ihn hier so zur Kenntnis zu nehmen. Ablehnen kann man ihn nicht.

*Monika Spring (SP, Zürich):* Ich beantrage Ihnen,

*über den Erläuterungsbericht abzustimmen, und zwar lautet der Antrag, dass wir den Erläuterungsbericht in ablehnendem Sinn zur Kenntnis nehmen wollen.*

Der Erläuterungsbericht zu den Einwendungen ist zwar eine riesige Fleissarbeit der Verwaltung, die wir bereits letztes Mal gewürdigt und verdankt haben. Er ist aber für uns und für den grössten Teil der 1600 Personen, Organisationen und Behörden, welche Einwendungen eingereicht haben, eine Farce. Die meisten Einwendenden haben zu einem ganz anderen Richtplan Stellung genommen. Er entspricht auch nicht mehr der Vorlage des Regierungsrates. Beispielsweise möchte ich hier gerade auf die von Regierungsrätin Ursula Gut erwähnten verkehrsintensiven Einrichtungen hinweisen, die nicht mehr der ursprünglichen Vorlage entsprechen, vor allem auch die grundsätzlichen Einwendungen, die beantragten, den Richtplan als Ganzes zurückzuweisen oder vor allem Stellung zu nehmen zu den Auswirkungen des Richtplans bezüglich ökologischen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen. Diese Antworten auf die Einwendungen sind sehr dürftig und teilweise sehr banal. Das ist keine Kritik an der Verwaltung, sondern der Erläuterungsbericht musste einen Weg finden, um quasi diesen veränderten, rein im Sinne der bürgerlichen Mehrheit formulierten Einwendungsbericht zu rechtfertigen. Es ist klar: Was herausgekommen ist, entspricht in keiner Weise dem, was die Bevölkerung in diesen Einwendungen für Anliegen vertrat.

Ich bitte Sie daher, in der Abstimmung zum Erläuterungsbericht in ablehnendem Sinn davon Kenntnis zu nehmen.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Wir stimmen wie folgt ab. Ich frage Sie, ob Sie den Erläuterungsbericht in zustimmendem oder in ablehnendem Sinn zur Kenntnis nehmen wollen. Das dabei entstehende Resultat ändert nichts daran, dass Sie den Bericht zur Kenntnis genommen haben.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat nimmt den Erläuterungsbericht mit 101 : 68 Stimmen in zustimmendem Sinn zur Kenntnis.**

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

*III.*

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Es wurde die Frage aufgeworfen, ob der Verkehrsrichtplan dem fakultativen Referendum zu unterstellen sei. Mit der neuen Kantonsverfassung kann der Kantonsrat keine Vorlage mehr durch einen freien Beschluss dem fakultativen Referendum unterstellen. Es müssen dafür Bedingungen erfüllt sein, über die sich der Verfassungsrat diverse Male eingehend unterhalten hat, die aber im Text nicht näher aufgeführt sind. Massgebend sind Artikel 33 Litera e, wonach «Beschlüsse des Kantonsrates von grundlegender Bedeutung, die langfristige Auswirkungen auf die allgemeinen Lebensgrundlagen haben, dem Referendum zu unterstellen sind» sowie Artikel 55 Absatz 2, wonach «der Kantonsrat über die Grundzüge der räumlichen Entwicklung beschliesst». Diesen Artikel 55 wenden wir an, wenn wir abschliessend über den vorliegenden Richtplan beschliessen. Ob jedes Detail zu den Grundzügen gehört, das bleibe dahingestellt. Wenn wir die Richtplankarte betrachten, so haben wir unbestreitbar einen anderen als den heutigen Kanton Zürich vor uns. Zahllose neue Verkehrsachsen zeigen auf, wie sich der Kantonsrat den Kanton in einer Generation vorstellt. Es ist unbestreitbar, dass wir damit den Weg ein Stück weit frei machen für Vorhaben, die «langfristige Auswirkungen auf die allgemeinen Lebensgrundlagen» haben. Aus den Protokollen des Verfassungsrates geht hervor, dass darüber Einigkeit bestand, für Artikel 33 Litera e eine offene Formulierung zu verwenden. Was damit etwa gemeint sein könnte, darüber findet man in den Materialien unseres ehemaligen Schwesterorgans verschiedene Aussagen. Es wird von Atomanlagen, von medizinischen Experimenten oder von Deponien gesprochen. Die Frage ist nun, wie konkret ein solcher Abstimmungsgegenstand sein müsste, damit Litera e dieses Artikels den Artikel 55 quasi übersteuert. Aus Zeitgründen kann ich die Frage nicht abhandeln, welcher konkreter Kantonsratsbeschluss denn vorläge, wenn das Zürcher Volk über Atomanlagen, über medizinische Experimente oder über Deponien abstimmen könnte. Ist es eine Vernehmlassung, ein Globalbudget für die Uni oder ist es der Richtplan, in dem Deponien bekanntlich auch enthalten sind? Im konkreten Fall beschliessen wir seit jeher über Verkehrswege, die früher oder später als Kreditvorlagen vor den Rat kommen, sodass sie dem fakultativen Referendum unterstehen. Neu an diesem Verkehrsrichtplan 2007 ist, dass zahlreiche Strassen enthalten sind, bei denen kein Mensch in diesem Rat daran denkt, sie jemals zu bewilligen. Sie sollen hier nur festgelegt werden, bezahlen soll aber der Bund.

All diese Strassen, die wir nicht bezahlen wollen und können, sondern dem Bund heimschlagen, haben doch langfristige Auswirkungen auf die allgemeinen Lebensgrundlagen. Das Volk hat aber keine Möglichkeit, die jeweiligen Kredite mittels Referendum in seine Kompetenz zu ziehen. Der Verfassungsrat hat es dem Kantonsrat überlassen, diesen Artikel 33 Litera e zu interpretieren, und das Dispositiv ist der Weg, dies zu tun.

Wenn die SP trotz dieser juristischen Überlegungen keinen Antrag stellt, so tun wir dies aus drei Gründen. Erstens: Wir ziehen es vor, für unsere Sache politisch einzustehen. Der Bund soll diesen Plan überprüfen können. Zweitens wäre ein fakultatives Referendum wohl das Ende jedes Verkehrsrichtplans, denn jede denkbare Kantonsratsmehrheit wäre in der Abstimmung mit der Summe aller Oppositionen gegen ihre Vorlage konfrontiert. Drittens wäre der Antrag auf fakultatives Referendum auch ein Bekenntnis, dass dieser Rat das richtige Organ ist, bis zum letzten Objekt alles festzulegen. Über diese Frage sollten wir uns in den nächsten Jahren einmal etwas eingehender unterhalten.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

#### IV.

*Gabi Petri (Grüne, Zürich):* Noch ein kleiner Wunsch an Regierungsrätin Ursula Gut zuhanden des Bundesamtes für Raumentwicklung im fernen Bern, in der Zentralverwaltung.

Heute findet unter der weisen Führung des ARE eine Tagung statt zur räumlichen Entwicklung dieser Schweiz. Zur Region Gross-Zürich, da ist auch die Ostschweiz mit gemeint, tagt man jetzt gerade in Winterthur. Das ist schön und recht. Aber das ist nicht unbedingt ratsam, wenn ein Teil der Entscheidungsträger, und zwar aller Couleur, nämlich der Zürcher Kantonsrat gerade an diesem Montag, an einem Montag überhaupt, nicht teilnehmen kann. Das ist nicht sinnvoll.

Wenn Sie, Regierungsrätin Ursula Gut, das bitte dem fernen Bern mitteilen würden. Die Grossregion Zürich lässt sich, so glaube ich, nicht gern durch die Kantone Thurgau, Glarus und Schaffhausen vertreten und definieren.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Meine Damen und Herren, wir sind an den Schluss der Richtplandebatte angelangt – wer hätte das gedacht!

Ich teile mit Ihnen das frohe Erlebnis, bei der Legiferierung eines hoch strategischen Geschäfts dabei gewesen sein zu können. Ein Verkehrsrichtplan, der die räumliche Entwicklung des Kantons Zürich für die nächsten 20, 30 Jahre mitprägt, und der die Mobilität in den Griff zu bekommen versucht.

Dass mit dem Resultat nicht alle zufrieden sind, war vorauszusehen. Wie sich das Resultat im Detail auswirken wird, wird Gegenstand noch vieler heftiger Debatten in diesem Rat sein. Stoff genug also, für die nächsten 20, 30 Jahre. Wir harren dieser Debatten gespannt. Die einen mit Frohgemut die anderen mit Betrübnis.

Ich komme zum Dank. Vorab danke in den Vorsitzenden der beiden vorberatenden Kommissionen, Hans Frei von der KPB und Sabine Ziegler von der KEVU. Sie haben uns mit grosser Sachkenntnis, mit Engagement und Verve unterstützt.

Ich danke den Mitarbeitern des Amts für Raumplanung und Vermessung unter ihrem Chef, Christian Gabathuler. Sie haben mit unübertrefflicher Detailkenntnis und Genauigkeit den Kantonsrat während allen seinen dreizehn Sitzungen begleitet und mitgeholfen, dass sachgerecht diskutiert und entschieden werden konnte.

Ich danke der Planungsdirektorin, Regierungsrätin Ursula Gut, für ihre lückenlose Präsenz und für ihren grossen Einsatz, den sie hier gezeigt hat. Kaum 140 Tage im Amt, musste sie das grösste Geschäft der letzten zehn Jahre vor uns allen vertreten. Ein Geschäft notabene, an dessen Zustandekommen sie nur noch in der Schlussphase kurz hatte mitwirken können. Diese Leistung ist ausserordentlich.

Ich danke der Firma Flashlight AG in Regensdorf, die uns die Technik installiert hatte, damit wir uns die Anträge zur Karte des Richtplans vor Augen führen konnten. Die Technik hat dank Support durch Andy Klein tadellos funktioniert.

Ich danke den Parlamentsdiensten unter der Leitung von Bruno Rickenbacher. Er hat mich ständig über die laufend eingehenden Anträge, Rückzüge und Änderungen informiert, und mir so ermöglicht, die Debatte praktisch pannenfrei über die Runden zu bringen. Und selbstverständlich ist den Parlamentsdiensten auch zu danken, dass sie sich unserem leiblichen Wohl mit grosser Aufmerksamkeit gewidmet haben.

Dank gebührt natürlich auch den Medienschaffenden. Sie haben trotz zuweilen stark beeinträchtigten Arbeitsbedingungen infolge des Umgebungslärms das grösste Strategiegeschäft dieser Legislatur mit einer umfassenden und sachgerechten Berichterstattung und mit Fairness und Geduld begleitet.

Schliesslich danke ich allen Kolleginnen und Kollegen, die sich mit Sachkenntnis und mit Engagement für die räumliche Gestaltung unseres Kantons und für die strategischen Grundlagen für dessen Mobilitätsbewältigung eingesetzt haben.

Und ein ganz spezieller Dank hat jene Mehrheit der Ratsmitglieder verdient, die mit Richtplanung, Raumplanung und Verkehrsplanung nichts am Hut hat. Denn Sie mussten sich in dieser Monsterdebatte zu rechtfinden zwischen strategischer Mobilitätsphilosophie einerseits und dem «Wehrenbachtobel-Doppeltunnel-Tramtangenten-Trasse» andererseits. Und sie haben es 13 Sitzungen lang tapfer durchgestanden. Sie sind die wahren Helden! (*Applaus.*)

#### *Abstimmung*

**Für den Antrag, die Schlussabstimmung über die Vorlage 4222a, Verkehrsrichtplan, unter Namensaufruf durchzuführen, stimmen 69 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 30 Stimmen erreicht.** Die Abstimmung wird unter Namensaufruf durchgeführt.

#### *Abstimmung unter Namensaufruf*

Für den Antrag, die bereinigte Vorlage 4222a zu genehmigen, stimmen folgende 99 Ratsmitglieder:

Achermann Christian (SVP, Winterthur); Angelsberger Barbara (FDP, Urdorf); Appenzeller John (SVP, Aeugst a. A.); Arnold Martin (SVP, Oberrieden); Bachmann Ernst (SVP, Zürich); Badertscher Beat (FDP, Zürich); Bär Hansruedi (SVP, Zürich); Bergmann Adrian (SVP, Meilen); Bernasconi-Aeppli Susanne (FDP, Zürich); Bernoulli Rita (FDP, Dübendorf); Bosshard Kurt (SVP, Uster); Bosshard Werner (SVP, Rümlang); Brunner Ernst (SVP, Illnau-Effretikon); Bütler Vinzenz (CVP, Wädenswil); Clerici Max F. (FDP, Horgen); Denzler Oskar (FDP, Winterthur); Dürr Lucius (CVP, Zürich); Egloff Hans (Aesch b. Birmensdorf); Fischer Hans Jörg (SD, Egg); Frehsner Rosmarie (SVP, Dietikon); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Frei Hans Peter (SVP, Embrach); Frei Heinrich (SVP, Kloten); Frei-Baumann Ruth (SVP,

Gibswil); Furter Willy (EVP, Zürich); Grossmann Bruno (SVP, Wallisellen); Guex Gaston (FDP, Zumikon); Habicher Lorenz (SVP, Zürich); Haderer Willy (SVP, Unterengstringen); Hartmann Hansruedi (FDP, Gossau); Haug Hanspeter (SVP, Weiningen); Hauser Matthias (SVP, Hüntwangen); Heer Alfred (SVP, Zürich); Heiniger Thomas (FDP, Adliswil); Hess Felix (SVP, Mönchaltorf); Heusser Hans-Heinrich (SVP, Seegräben); Hirt Richard (CVP, Fällanden); Honegger Werner (SVP, Bubikon); Hug Adrian (CVP, Zürich); Hürlimann Werner (SVP, Uster); Isler René (SVP, Winterthur); Jenny Rudolf (SVP, Herrliberg); Johner-Gähwiler Brigitta (FDP, Urdorf); Jucker Johann (SVP, Neerach); Kern Othmar (SVP, Bülach); Kläy Dieter (FDP, Winterthur); Kübler Ueli (SVP, Männedorf); Kuhn Regula (SVP, Illnau-Effretikon); Kull-Benz Katharina (FDP, Zollikon); Lauffer Urs (FDP, Zürich); Leiser Brigitta (CVP, Regensdorf); Leuthold Jürg (SVP, Aeugst a. A.); Mächler Peter (SVP, Zürich); Manser Emil (SVP, Winterthur); Marty Robert (FDP, Affoltern a. A.); Meier Oliver B. (SVP, Zürich); Menzi Ruedi (SVP, Rüti); Mettler Christian (SVP, Zürich); Meyer Ernst (SVP, Andelfingen); Minder-Roost Irene (SVP, Seuzach); Moor-Schwarz Ursula (SVP, Höri); Mossdorf Martin (FDP, Bülach); Müller Walter (SVP, Pfungen); Portmann Hans-Peter (FDP, Kilchberg); Ramer-Stäubli Blanca (CVP, Urdorf); Ramseyer Samuel (SVP, Niederglatt); Raths Hans Heinrich (SVP, Pfäffikon); Roesler Peter (FDP, Greifensee); Rüegg Luzius (SVP, Zürich); Sauter Regine (FDP, Zürich); Scherrer Werner (FDP, Bülach); Schmid Claudio (SVP, Bülach); Schmid Hansjörg (SVP, Dinhard); Schmid Lorenz (CVP, Männedorf); Siegenthaler-Benz Rolf André (SVP, Zürich); Simioni-Dahm Anita (FDP, Andelfingen); Steinemann Barbara (SVP, Regensdorf); Stocker-Rusterholz Ernst (SVP, Wädenswil); Stutz-Wanner Inge (SVP, Marthalen); Styger Laurenz (SVP, Zürich); Suter Arnold (SVP, Kilchberg); Thalmann-Meyer Regula (FDP, Uster); Toggweiler Theo (SVP, Zürich); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Vogel Thomas (FDP, Illnau-Effretikon); Vohdin Christopher (SVP, Zürich); Walker Späh Carmen (FDP, Zürich); Walliser Bruno (SVP, Volketswil); Walther Rolf (FDP, Zürich); Walti Beat (FDP, Zollikon); Weber-Gachnang Theresia (SVP, Uetikon a. S.); Weibel Katharina (FDP, Seuzach); Wiederkehr Josef (CVP, Dietikon); Winkler Gabriela (FDP, Oberglatt); Wuhrmann Heinrich (SVP, Dübendorf); Zanetti Claudio (SVP, Zollikon); Zaugg Marlies (FDP, Richterswil); Züllig Hansueli (SVP, Zürich); Züst Ernst (SVP, Horgen).

Gegen den Antrag, die bereinigte Vorlage 4222a zu genehmigen, stimmen folgende 71 Ratsmitglieder:

Amstutz Hanspeter (EVP, Fehraltorf); Anderegg Peter (SP, Dübendorf); Annen Ueli (SP, Illnau-Effretikon); Brandenberger Markus (SP, Uetikon a. S.); Braunschweig-Lütolf Ursula (SP, Winterthur); Brunner Robert (Grüne, Steinmaur); Bucher-Steinegger Heidi (Grüne, Zürich); Büchi-Wild Renate (SP, Richterswil); Burger Andreas (SP, Urdorf); Burlet Marcel (SP, Regensdorf); Bussmann Barbara (SP, Volketswil); de Mestral Yves (SP, Zürich); Derisiotis-Scherrer Elisabeth (SP, Zollikon); Egg Bernhard (SP, Elgg); Fahrni Hans (EVP, Winterthur); Feldmann Stefan (SP, Uster); Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Furrer Käthi (SP, Dachsen); Gerber Rüegg Julia (SP, Wädenswil); Germann Willy (CVP, Winterthur); Golta Raphael (SP, Zürich); Götsch Neukom Regula (SP, Kloten); Grob Urs (SP, Adliswil); Gschwind Benedikt (SP, Zürich); Guyer Esther (Grüne, Zürich); Hardegger Thomas (SP, Rümlang); Hildebrand Esther (Grüne, Illnau-Effretikon); Hübscher Lilith C. (Grüne, Winterthur); Jaggi Katrin (SP, Zürich); Jauch Heinz (EVP, Dübendorf); Keller Ueli (SP, Zürich); Kennel Schnider Andrea (SP, Dübendorf); Krebs Cécile (SP, Winterthur); Kull Martin (SP, Wald); Lais Ruedi (SP, Wallisellen); Lalli Emy (SP, Zürich); Leuzinger Romana (SP, Zürich); Maeder-Zuberbühler Karin (SP, Rüti); Margreiter Ralf (Grüne, Oberrieden); Mauchle Thea (SP, Zürich); Müller-Jaag Lisette (EVP, Knonau); Munz Roland (SP, Zürich); Naef Martin (SP, Zürich); Petri Gabi (Grüne, Zürich); Prelicz-Huber Katharina (Grüne, Zürich); Reinhard Peter (EVP, Kloten); Riedi Anna Maria (SP, Zürich); Rihs-Lanz Susanne (Grüne, Glattfelden); Rohweder-Lischer Maria (Grüne, Uetikon a. S.); Rusca Speck Susanna (SP, Zürich); Scheffeldt Kern Elisabeth (SP, Schlieren); Schmid Peter A. (SP, Zürich); Schulthess Peter (SP, Stäfa); Schürch Christoph (SP, Winterthur); Seiler Graf Priska (SP, Kloten); Seiz-Gut Silvia (SP, Zürich); Serra Jorge (SP, Winterthur); Sprecher Andrea (SP, Zürich); Spring Monika (SP, Zürich); Steiner Rolf (SP, Dietikon); Strahm Hedi (SP, Winterthur); Torp Eva (SP, Hedingen); Tremp Johanna (SP, Zürich); Trüb Klingler Marianne (SP, Dättlikon); Vieli-Platzer Natalie (Grüne, Zürich); Weber Peter (Grüne, Wald); Weibel Thomas (GLP, Horgen); Widmer Graf Andrea (parteilos, Zürich); Ziegler Sabine (SP, Zürich); Ziegler Thomas (EVP, Elgg); Ziltener Erika (SP, Zürich).

Der Stimme enthalten haben sich folgende 2 Ratsmitglieder:

Hächler Patrick (CVP, Gossau); Holenstein Christoph (CVP, Zürich).

Abwesend sind folgende 6 Ratsmitglieder:

Bürgi André (SP, Bülach); Dollenmeier Stefan (EDU, Rüti); Maier Thomas (GLP, Dübendorf); Gübeli Jacqueline (SP, Horgen); Holenstein Weidmann Pia (SP, Affoltern a. A.); Zollinger Johannes (EVP, Wädenswil).

Der Rat setzt sich gegenwärtig aus 179 Mitgliedern zusammen. Nicht gestimmt hat usanzgemäss der Ratspräsident.

**Der Kantonsrat beschliesst mit 99 : 71 Stimmen, der bereinigten Vorlage [4222a](#) zuzustimmen.**

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Ich verabschiede die Mitarbeiter des ARV und wünsche ihnen gute Erholung, denn die Generalrevision des gesamten Richtplans steht schon ins Haus.

Das Geschäft ist erledigt.

### **23. Nachhaltige Entwicklung des Kantons Zürich**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. August 2006 zum Postulat KR-Nr. 102/2002 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 5. Dezember 2006, [4344](#)

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Das Postulat fordert den Regierungsrat auf, Massnahmen aufzuzeigen und vorzukehren, damit die Lebensqualität des Kantons Zürich erhalten werden kann. Über die Lebensqualität haben wir uns heute Morgen sowie auch mit dem vorangehenden Geschäft befasst. Ich denke, dass das Postulat der Thematik eine schöne Abrundung gibt.

Sie alle sind sicher wie ich stolz, wenn unsere Kantonshauptstadt laut der «Mercer Studie» im Rating der Lebensqualität der Städte dieser Welt wiederum auf dem ersten Platz liegt. Sie alle wie ich freuen sich darüber, dass unser dicht besiedelter Kanton auch als Wohnkanton begehrt ist, weil wir in der Nähe von Top-Arbeitsplätzen wunderbare

Naherholungsgebiete haben, weil unsere Gewässer gesund sind und oft gar Trinkwasserqualität aufweisen. Sie alle sind wie ich stolz auf unsere Heimat, den Kanton Zürich.

Sie alle wissen aber wie ich auch, dass wir unserem Kanton Sorge tragen müssen. Sie alle wissen, dass es mit der Lebensqualität nicht zum Besten bestellt ist, wenn viele Leute bei uns unter Lärm leiden und dass die Artenvielfalt gefährdet ist, deshalb die Forderung der Postulantinnen und Postulanten.

Der Regierungsrat ist seiner Pflicht sehr gut nachgekommen und hat das Postulat mit einem langen, aussagekräftigen Bericht versehen. Auch mögliche Massnahmen sind dort, wie gefordert, aufgezeigt worden. Zusatzfragen der KEVU zur Situation der Böden und der Landwirtschaft wurden aufs Beste beantwortet. Herzlichen Dank!

Die Verpflichtung zur Nachhaltigkeit ist mittlerweile in Artikel 6 der Kantonsverfassung verankert worden. Er verpflichtet den Kanton und die Gemeinden, für eine ökologische, wirtschaftliche und sozial nachhaltige Entwicklung in Verantwortung für die kommenden Generationen einzutreten. Der Regierungsrat hat deshalb auch einen Bericht «nachhaltige Entwicklung im Kanton Zürich» in Auftrag gegeben, der bis Mitte dieses Jahres vorliegen soll.

Die Ausrichtung auf die im Postulat genannten ökologischen Zielbereiche ist für diese umfassende Beurteilung der Nachhaltigkeit gewiss eng. Der Kanton Zürich wie auch der Bund stützen sich vielmehr auf das Nachhaltigkeitsverständnis der «Erklärung von Rio zu Umwelt und Entwicklung» der Vereinten Nationen von 1992. Nach diesem Konzept sind wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Prozesse für die Beurteilung der Nachhaltigkeit gleichwertig zu behandeln. Der in Arbeit stehende Nachhaltigkeitsbericht der Baudirektion wird sich deshalb mit allen drei Zieldimensionen gleichermaßen auseinandersetzen. Wir warten gespannt auf diesen Bericht.

Berichte und Vorschläge für Massnahmen liegen in reichem Masse vor oder sind in Kürze zu erwarten. Man kann also mit Fug und Recht fordern, das Postulat sei als erledigt abzuschreiben.

Nicht erledigt ist hingegen unsere Aufgabe, den vorgeschlagenen Massnahmen Nachdruck zu verleihen und unserer ureigenen Aufgabe als Parlament, etwa in Gesetzgebung oder Richtplanung unter Beachtung von Artikel 6 der Kantonsverfassung nachzukommen.

Das Postulat immerhin, das können wir als erledigt abschreiben. Diesen Antrag stelle ich Ihnen im Namen der vorberatenden Kommission.

*Priska Seiler Graf (SP, Kloten):* Die Schweiz stützt sich auf das Nachhaltigkeitsverständnis der Erklärung von Rio der UNO von 1992 – Sie haben das schon von der KEVU-Präsidentin gehört – mit den drei Dimensionen ökologische Verantwortung, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und gesellschaftliche Solidarität. Diese Bereiche dürfen nicht isoliert angesehen werden, sondern man muss den gegenseitigen Wechselwirkungen Aufmerksamkeit schenken. Wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Prozesse sind vernetzt miteinander. Auch in Artikel 6 der neuen Kantonsverfassung wird die Verpflichtung des Kantons und der Gemeinden erwähnt, für ökologische, wirtschaftliche und sozial nachhaltige Entwicklung einzutreten. Die Grundvoraussetzungen sind also da. Die Antwort des Regierungsrates fiel auch angemessen umfassend aus. Es sind im Bereich Nachhaltigkeit tatsächlich auch Fortschritte zu bezeichnen. In diesem Jahr soll zum Beispiel zum ersten Mal ein Nachhaltigkeitsbericht erscheinen, der fortan als Gradmesser oder Erfolgskontrolle dienen soll. Die Nachhaltigkeit wird dadurch messbar gemacht, indem so genannte Kernindikatoren festgelegt werden. Das ermöglicht auch den sinnvollen Vergleich mit den anderen Kantonen mit denselben Indikatoren. Der Bericht soll auch als Grundlage dienen für eine mögliche zukünftige Strategie nachhaltiger Entwicklung des Kantons Zürich. Im ersten Quartal dieses Jahres sollte es so weit sein. Wir sind sehr gespannt auf diesen Bericht. Vielleicht sagt uns Regierungsrätin Ursula Gut noch mehr dazu.

Es gibt aber auch jetzt schon zahlreiche so genannte Umweltmonitoring-Berichte. Der alle vier Jahre erscheinende Umweltbericht gehört dazu, ebenso auch der kürzlich veröffentlichte Zwischenbericht zum Naturschutz-Gesamtkonzept, um nur zwei Beispiele zu nennen. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) dient dem Regierungsrat übrigens als Grundsatz für eine nachhaltige Mobilität – ein Hohn, was der Rat nun mit dem Verkehrsrichtplan angestellt hat, der nun wirklich nicht mehr kohärent ist mit dem GVK. Das musste ich einfach noch loswerden.

Trotz all dieser schönen und ausgezeichnet verfassten Berichte und Zielformulierungen besteht auf der Massnahmenseite in vielen Bereichen jedoch noch grosser Handlungsbedarf. Das ist zum Beispiel bei der Luft der Fall, Thema Ozon und Feinstaub. Die Grenzwerte werden im Kanton Zürich dauernd und an allen Messstellen überschritten. Zurzeit wird das Luftprogramm überarbeitet und allfällige dringend notwendige Massnahmen geprüft. Der Schutz der Bevölkerung vor Lärm – da meine ich nicht nur Fluglärm – ist ein Dauerbrenner wie

auch die «Versauerung» der Böden. Beim letzten Thema sind vor allem die Bauern in der Pflicht. In einigen Bereichen kann man nicht einmal mehr Symptombekämpfung betreiben, sondern da stehen die Massnahmen dann schon unter dem Begriff Schadensbegrenzung. Ich denke da an die verfehlte Raumplanung der letzten Jahrzehnte. Die Zersiedelung ist zu weit fortgeschritten, das Land ist weg. Das Thema Renaturierung Fließgewässer muss aber fairerweise als Pluspunkt und als Schritt in die richtige Richtung lobend erwähnt werden.

Den hoffentlich ernst gemeinten Absichtserklärungen müssen nun auch Taten folgen. Wenn immer möglich sollten die Ursachen und nicht erst die Symptome bekämpft werden. Wir werden darum die bestimmte zahlreichen weiteren Schritte der Regierung für einen nachhaltigeren Kanton Zürich aufmerksam verfolgen. Die Bemühungen des Regierungsrates in diesem Thema sind erkennbar, auch wenn unserer Meinung nach das Augenmerk immer noch zu stark auf der Symptombekämpfung liegt und erwähnte Massnahmen noch zu wenig weit gehen. Das kann aber auch ein Ergänzungsbericht nicht ändern.

Die SP-Fraktion stimmt daher der Abschreibung zu.

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Im Bericht wird richtigerweise festgehalten, dass das Nachhaltigkeitsprinzip ein sehr umfassendes Prinzip und seit 2005 in der Kantonsverfassung als Verpflichtung für Kanton und Gemeinden erwähnt sei. Die Strategie einer nachhaltigen Entwicklung, wie sie formuliert wird, stützt sich auf die von den Postulanten aufgestellten partiellen Kriterien, weniger auf alle 17 Schlüsselindikatoren, wie sie aus dem «System Monet» (*Monitoring der nachhaltigen Entwicklung*) bekannt sind. Es wird zwar richtig beschrieben, dass Nachhaltigkeit an sich messbar gemacht werden kann, indem so genannte Kernindikatoren festgehalten wurden. Warum stützt sich dann dieser wortreiche Bericht nicht auf die von allen Bundesämtern anerkannten Kriterien «facts and figures», um in den einzelnen Politikfeldern besser vorwärtszukommen, wie sie das «System Monet» meint? Eine Strategie als Grundlage für parlamentarisches Handeln zu entwickeln, müsste weniger Worthülsen enthalten.

Zur nachhaltigen Raumplanung: Ziele beschreiben ist das eine, erreichte Ergebnisse laufend überprüfen, das andere. Da nehme ich Bezug auf die laufende Zersiedelung und die dadurch bedrohte Natur und Landschaft, dies als Folge der ungebremsten Mobilität und des damit verbundenen Verkehrswachstums. Das erste hehre Ziel der Zürcher Raumplanung wird aber in der regierungsrätlichen Antwort mit

«haushälterische Nutzung des Bodens durch Siedlungsentwicklung nach innen statt in die Fläche» beschrieben. Dies verlangt vorerst einen räumlichen Ansatz und muss im Kontext gesehen werden und hört aber nicht bei Gemeindegrenzen auf. «Entwicklung nach innen», das wird vielfach falsch verstanden, heisst primär, dass die Hauptsiedlungsstrukturen konsequent auf den ÖV auszurichten sind. Die Kernstädte sind gegenüber den Agglomerationen diesbezüglich im Hintertreffen, weil in Stadtlandschaften von einer ganz anderen Entwicklungsdynamik ausgegangen werden kann. Als Beispiel lässt sich das gut an der Kernstadt Winterthur aufzeigen. Dort werden Investitionen lieber in Tunnels und Umfahrungen geplant als in den Ausbau des Hauptbahnhofs, welcher die Kapazitätsgrenze effektiv erreicht hat.

Zur nachhaltigen Mobilität: Für uns Grüne ist die beschriebene Nachhaltigkeit die Schwachstelle im Bericht des Regierungsrates, welche ich hier aufdecken möchte, nämlich dass die Hauptsiedlungsstrukturen eben nicht konsequent auf den ÖV ausgerichtet sind.

Erstens: Aufgrund der Kleinteiligkeit unseres Raums im Kanton Zürich sind namentlich für wertschöpfungsintensive Dienstleistungen schnelle, häufige und zuverlässige Verbindungen zwischen den Kernstädten und den Stadtlandschaften von entscheidender Bedeutung. Dies lässt sich auf die Dauer am umweltschonendsten mit dem öffentlichen Verkehr gewährleisten.

Zweitens: Die Investitionsschwerpunkte sind deshalb eindeutig auf den ÖV zu verlegen, nicht umgekehrt. Diese klare Haltung, verbunden mit konkreten Massnahmen geht aus dem Bericht nicht hervor.

Drittens: Für die gesellschaftliche und ökologische Zukunft des Kantons Zürich ist zugleich entscheidend, wie die urbanen Siedlungsräume intern ausgebaut sind. Um urbane Qualitäten hinsichtlich Vielfalt, Infrastruktur, Mobilität und Erholung umweltschonend anbieten zu können, muss eine effiziente Alltagsversorgung gewährleistet sein, das heisst der Langsamverkehr, die Anbindung an den leistungsfähigen ÖV, bestehend aus Bahn, Bus und Tram und die lokale Naherholung sind Grundversorgungselemente. Diese Leitprinzipien weiterzuentwickeln heisst, Siedlungsentwicklung nach innen, die nicht mit Verdichten nach innen zu verwechseln ist.

Es genügt nicht, wenn als langfristige Basis einer nachhaltigen Mobilität der kantonale Verkehrsrichtplan behördenverbindlich erklärt wird, welchen 44 Prozent der Parlamentarierinnen und Parlamentarier abgelehnt haben. Die Regierung sollte in diesem Bericht Gegensteuer

gegen die Zersiedelung geben und demonstrieren, dass sie gewillt ist, bei den raumplanerischen Aufgaben mit nachhaltiger Wirkung eine stärkere Rolle zu übernehmen.

*Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf):* Der Bericht des Regierungsrates geht zurück auf ein Postulat, in dem der Regierungsrat aufgefordert wird, Massnahmen aufzuzeigen, damit die Lebensqualität im Kanton Zürich erhalten werden kann. Insbesondere sind Massnahmen gefordert, damit die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung nicht weiter zunehmen, die Artenvielfalt soll erhalten bleiben und der Boden vor Übernutzung geschützt werden. Die Postulanten legen das Gewicht insbesondere auch auf die ökologische Dimension. Es geht also kurz gesagt um die Umsetzung des Nachhaltigkeitsprinzips.

In der Vorlage 4344 hat der Regierungsrat die Umsetzung dieses Prinzips klar und umfassend beschrieben. Dafür ist ihm sehr zu danken. Insbesondere die Bereiche Raumplanung, Mobilität, Energie und Ressourcenverbrauch sind darin umfassend und gut beschrieben.

Fazit für die FDP: Der Regierungsrat erfüllt die Forderungen des Postulats vollumfänglich. Es kann aus Sicht der FDP abgeschrieben werden.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Das Postulat kann man tatsächlich abschreiben. Die Regierung hat die allzu enge Fragestellung etwas erweitert und auf andere Bereiche hingewiesen. Tatsächlich mangelt es diesem Kanton nicht an zahlreichen Berichten. Es stellt sich dabei nicht zum ersten Mal die Frage, ob viele Worte auch Taten auslösen oder eher von Taten ablenken. Leider wird Nachhaltigkeit – allerdings nicht von den Postulanten und Postulantinnen – immer noch vorwiegend als Symptombekämpfung angesehen. Ein Indiz dafür ist der folgende, gern bemühte Satz: Nur Wachstum generiert genügend Geld für den Umweltschutz. Es fragt sich jetzt allerdings nur, welches Wachstum. Ist Wachstum um jeden Preis erwünscht, auch um den Preis von Umweltschäden und Schäden an Menschen? Ein aktuelles Beispiel, vor zwei Stunden gehört: Nur das Wachstum des Strassen- und Flugverkehrs schafft wohl Arbeitsplätze, Umsatz und Steuererträge. Dass dieses Wachstum aber auch noch mehr CO<sub>2</sub>-Ausstoss und Lärm verursacht, das wird dann gerne verschwiegen. Ein weiteres Beispiel: Das Siedlungswachstum in die Breite schafft ebenfalls mehr Beschäftigung, Gewinne und Steuererträge. Aber die Schäden der Zersiedelung sind für den Staat weitaus grösser als die Gewinne. Die

Quintessenz daraus: Ursachenbekämpfung wäre wichtiger sowie schonender Umgang mit allen Lebensgrundlagen und dies nicht bloss bei uns. Ursachenbekämpfung fängt aber oft bei wohl tönenden gesellschaftlichen Entwicklungen an. Verkehrswachstum und Raumverschleiss haben sehr viel mit Selbstbestimmung, Selbstverwirklichung, Karriere und Fun-Denken zu tun. Diese gesellschaftliche Dimension der Nachhaltigkeit klammert die Regierung wohlweislich aus. Sie möchte ja wieder gewählt werden.

Ich bringe ein Beispiel, das einige Kolleginnen auf der Linken wütend machen dürfte. Bundesrätin Micheline Calmy-Rey hat es gemäss Medienberichten am Autosalon in Genf als Erfolg der Gleichstellung erachtet, dass 50 Prozent der mit Personenwagen gefahrenen Kilometer oder 70 Prozent der Autofahrten in der Schweiz heute von Frauen unternommen werden; Autofahrerinnen in «sexy und grünen Autos». Heisst Gleichstellung – man müsste Bundesrätin Micheline Calmy-Rey jetzt fragen, wenn sie hier wäre – auch gleiches Recht auf Raumverschwendung und Umweltschädigung? Warum machen sich die unzähligen Gleichstellungsbüros nicht wenigstens einige Minuten Gedanken über die ökologischen Folgen einer zu eng verstandenen Gleichstellung? Immer weniger Nichterwerbsarbeit von Frauen und Männern heisst fast immer mehr Energie und Raumverbrauch. Gern wird in Europa auch ausgeklammert, dass wir in Europa unseren adäquaten Anteil zum Klimaschutz leisten müssten – dies zu Gunsten künftiger Generationen in allen Kontinenten. Unser adäquater Beitrag hiesse, dank marktwirtschaftlicher Mittel weniger fossile Energie, vor allem weniger Treibstoff, auch weniger Kerosin verbrauchen; eine unbequeme Suffizienzstrategie, wie sie letzthin in einem Artikel im Tages-Anzeiger aufgezeigt wurde. Sie wird aber in der Politik leider wenig fruchten.

Also beispielsweise nicht bloss mit dem Hybridauto gleich viel fahren, sondern mit dem Hybridauto auch weniger fahren. Denn Verkehr ist immer auch ein Raumproblem. Nichts widerspricht der Nachhaltigkeit so sehr wie der Grünraumverlust.

*Hanspeter Haug (SVP, Weiningen):* Die von den Postulanten verlangte Berichterstattung durch den Regierungsrat ist seit 1999 in der Bundesverfassung in Artikel 18 definiert und wurde zum Staatsziel erklärt. Ebenfalls wird in der neuen Kantonsverfassung die Verpflichtung der nachhaltigen Entwicklung durch Kanton und Gemeinden erwähnt.

Der vorliegende Bericht zeigt auf, dass der Kanton Zürich das Prinzip der Nachhaltigkeit ernst nimmt und mit verschiedenen Berichten wie Umweltbericht, Gesamtverkehrskonzept, Energieplanungsbericht – ich möchte Ihnen nicht alle aufzählen – diesem Prinzip nachhaltig nachlebt. So weit so gut. Nun zeigt der Bericht aber auch auf, dass sich bei der Umsetzung der verschiedenen Anliegen Zielkonflikte ergeben. Beispielsweise – dies steht nicht im Bericht, ich trage es Ihnen trotzdem vor – im Zuge der Ökologisierung der Landwirtschaft wurde den Betrieben eine ökologische Ausgleichsfläche von 7 Prozent auferlegt mit dem Ziel, einen Beitrag zur Artenvielfalt zu leisten. Die Massnahme besteht darin, Grünflächen nicht vor dem 15. Juni zu mähen. Das mag wohl für die Gräser gut sein, nur die Pollenallergiker danken uns dies nicht, da sie bis Mitte Jahr immer wieder mit Gräserpollen versorgt werden.

In der Kritik steht aber nicht die Nachhaltigkeit, sondern die Landwirtschaft. Der gleiche Zielkonflikt besteht zwischen modernen Freilaufställen, bei denen nebst rationellen Arbeitsläufen – dies ist wohl zugegeben – das Tierwohl durch individuelle Bewegungsfreiheit der Tiere im Vordergrund steht. Dem stehen die grösseren Ammoniakimmissionen im Vergleich zu herkömmlichen Ställen gegenüber. In der Beratung in der KEVU hat mein Kollege das heisse Eisen angepackt und von einer Stickstoffsteuer-Erhebung geredet. Ich glaubte, ich sei im falschen Film, als ich dies hörte. Zum Lärm möchte ich keine Stellung nehmen. Da hat die Mehrheit in diesem Rat – das ist mein Frust, ich drücke ihn gleich aus wie Priska Seiler –, Wasser gepredigt und Wein getrunken, indem man dem Limmattal mit 91 zu 55 Stimmen den Gateway aufs Auge gedrückt hat.

Angesichts des ausführlichen Berichts und der Aussage von Baudirektorin Ursula Gut, mit dem Nachhaltigkeitsbericht die Stärken und Schwächen aufzuzeigen, beantrage ich Ihnen im Namen der SVP, das Postulat abzuschreiben.

*Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden):* Ich spreche zu den Massnahmen betreffend Lärmbelastung.

Was für die einen Musik ist, wird von den anderen als Lärm empfunden. Es gibt aber Lärmemissionen, die für alle störend sind. Dazu gehören ganz sicher der Strassenlärm und der Fluglärm. Ich beschränke mich auf diese Lärmquellen.

Zum Strassenlärm: In der Stadt Zürich leben rund 120'000 Menschen an Strassen, deren Lärmaufkommen regelmässig die Lärmgrenzwerte übersteigen. 30'000 davon leben an Strassen, deren Lärm sogar die Alarmgrenzwerte übersteigt. Diesen Lärm müssen wir bekämpfen, er macht die Menschen krank und raubt ihnen den Schlaf. Es braucht also dringend Massnahmen, um die Lebensqualität dieser Menschen zu verbessern, und zwar nachhaltige Massnahmen. Da genügen Lärmschutzwände nicht. Auch Umfahrungsstrassen sind nicht die Lösung, denn wir wissen ja jetzt, wer Strassen baut, erntet Lärm.

Kommen wir zum Fluglärm: Auch da genügt es nicht, Schallschutzfenster einzusetzen und auf technisch bessere Flugzeuge zu hoffen. Die sinnvollste und wirksamste Massnahme wäre, den Flughafen so zu gestalten, dass er zu unserem kleinräumigen, dicht besiedelten Kanton passt. Da gehört eben eine Begrenzung der Flugbewegungen dazu. Darüber haben wir heute Morgen genügend gesprochen. Es genügt auch nicht, den Fluglärm auf nicht stark besiedelte Gebiete umzulagern und zu meinen, damit sei das Problem gelöst, denn auch dort leben Menschen, die ein Ruhebedürfnis haben.

Wir brauchen also Massnahmen zur Vermeidung aller Lärmquellen, die allen Menschen in diesem Kanton zugute kommen. Was wir in diesem Bericht zum Thema Lärm vermissen, sind nachhaltige Massnahmen; Massnahmen, welche die Lärmbekämpfung an der Quelle fördern; Massnahmen, die wirklich etwas bringen für uns und die kommenden Generationen.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* In der von uns vor fünf Jahren von der EVP initiierten Vorlage haben wir den Regierungsrat aufgefordert, Massnahmen aufzuzeigen und vorzukehren, damit die Lebensqualität im Kanton Zürich erhalten werden kann. Wir haben unser damaliges Postulat vor allem unter dem Gesichtspunkt der folgenden ökologischen Zieldimension gestellt: Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Erhalten der Artenvielfalt, einheimische Pflanzen und Tiere, Schutz der Böden vor Übernutzung oder Schaden. Die Regierung hat einen sehr ausführlichen Bericht erstellt. Sie weist darauf hin, dass im April 2006 die Baudirektion beauftragt worden ist, einen Bericht «nachhaltige Entwicklung im Kanton Zürich» zu erstellen. Dieser soll im ersten Quartal 2007 fertiggestellt sein. Man kann sicher gespannt sein, wann dieser Bericht herauskommen und wie er aussehen wird. Es ist positiv

zu werten, dass die Regierung sich nicht einfach nur auf den kommenden Bericht beruft, sondern verschiedene Bereiche materiell abhandelt.

Im ersten Teil des Berichts wird aufgezeigt, was alles gut läuft. Im zweiten Teil, der ziemlich schönfärberisch gehalten ist, wird aber klar ersichtlich, dass in vielen Bereichen noch grosser Handlungsbedarf vorhanden ist. Die Landschaft ist in der letzten Zeit sehr stark unter Druck geraten. Das stellt die Regierung ganz lapidar fest. Aber die Landschaftsinitiative, welche dieses Problem mit wirksamen Mitteln angehen wollte, wurde von derselben Regierung vehement bekämpft. Aufgrund der hohen Belastung der Luft mit Schadstoffen, 60 Prozent der Bevölkerung ist beispielsweise zu hohen Feinstaubbelastungen ausgesetzt, habe ich einen Zusatzbericht zur Stickstoffbelastung verlangt. Unter dem Titel «Bericht über die Quellen und Wirkungen der Ammoniakemissionen sowie mögliche Massnahmen» ist die Baudirektion auf mein Anliegen eingegangen. Dieser Bericht zeigt gar bedenkliche Fakten auf. Zum Beispiel muss für den Schutz empfindlicher Ökosysteme vor Überdüngung und Versauerung die Ammoniakimmission deutlich um etwa 30 Prozent reduziert werden. Mehr als 90 Prozent der Waldstandorte und rund 55 Prozent der Flächen von weiteren naturnahen Standorten leiden unter der Versauerung. Dabei ist die Regierung nur gerade auf die Problematik der Übersäuerung eingegangen, nicht aber auf die gravierenden Folgen, welche der erhöhte Stickstoffeintrag auf die Wurzelbildung hat. Unter Forstfachleuten ist unbestritten, dass die grossen Stickstoffeinträge auch indirekt die grossen Sturmschäden zur Folge haben, indem die Bäume ihre Wurzeln nur mehr so weit treiben, damit sie auch standfest bleiben. Der Wald soll auch vermehrt CO<sub>2</sub>-neutrale, erneuerbare Energie produzieren. Dies ist durch den Stickstoffeintrag, durch die Übersäuerung des Bodens sehr stark beeinträchtigt. Ich weiss, unsere Wälder sehen nach aussen sehr schön aus, aber wir wollen es nicht wahrhaben und wissen, dass der Zuwachs bei den verschiedenen Baumarten sehr bedenklich klein geworden ist in den letzten Jahren.

Was mich als Bauer besonders betroffen macht, ist die Tatsache, dass die Landwirtschaft Hauptquelle der Ammoniakimmissionen ist. Zum Glück hat Hanspeter Haug schon darauf hingewiesen, sonst wäre ich derjenige gewesen, der das hier im Rat einbringt. Nun kann man sich natürlich streiten, ob die 90 Prozent, die in diesem Bericht aufgeführt werden, wirklich der Landwirtschaft zugeschrieben werden können. 10 Prozent weniger ist immer noch sehr viel, wenn man davon ausge-

hen würde. Innerhalb der Landwirtschaft verursacht die Haltung von Rindvieh mit 93 Prozent den weitaus grössten Teil der Immissionen. Ich habe einen Milchwirtschaftsbetrieb und bin daher Mitverursacher. Meine Tiere werden in einem Laufstall gehalten. Das stimmt, Hanspeter Haug. Der Laufstall ist ein grösserer Verursacher als der Anbindestall. Ich als Laufstallbesitzer möchte aber aus Gründen des Tierwohls und auch aus arbeitstechnischen Gründen nicht zurück zum Anbindestall. Ich verstehe nur zu gut, dass Sie nicht verstehen können, dass ich in der Kommission das Thema Stickstoffbesteuerung angeschnitten habe. Ich bin aber der festen Überzeugung, dass irgendwann in näherer Zukunft der hohe Anteil der Ammoniakemission durch die Landwirtschaft, welche vielfach negative Folgen letztlich auch auf die Klimaerwärmung haben wird, thematisiert wird von der Presse. Dann werden wir pauschal verurteilt und die Folgen für uns Landwirtschaft im Gesamten sind negativ. Ich bin für die Flucht nach vorne. Es wird höchste Zeit, dass wir uns dieser Problematik mit griffigen Massnahmen stellen. Auch hier gilt dasselbe wie bei der Energiediskussion. Das höchste Gebot ist zuerst verhindern, dann der sparsame Einsatz von Stickstoff... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*) Ich habe zehn Minuten Redezeit, ich bin Fraktionssprecher.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Nein, Herr Fischer, Sie irren sich. Sie haben fünf Minuten Redezeit. Damals, als das Postulat überwiesen worden ist, hatten Sie als Postulant zehn Minuten Redezeit. Diese Zeit haben Sie kassiert. Jetzt steht nicht mehr das Postulat zur Debatte, sondern eine Vorlage der Kommission. Und es ist auch keine Eintretensdebatte angesagt, sodass die Redezeit von fünf Minuten für alle gilt.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Ich kann natürlich nicht so tief über Stickstoffeintrag in die Natur sprechen, da ich beruflich damit wenig zu tun habe, aber ich bin Hobbybotaniker und deshalb kann ich zu einem Teilaspekt, nämlich zur Biodiversität doch einiges sagen.

Der weitaus grösste Teil unserer Kantonsfläche wird von der Land- und Forstwirtschaft genutzt und gepflegt. Je nach Bedarf rühmt sich die schweizerische Landwirtschaft, punkto Ökologie und Nachhaltigkeit Weltspitze zu sein oder aber, die strengen Vorschriften hinderten sie daran wie die meisten anderen Branchen, ohne das ganze Arsenal an Staatshilfe auskommen zu können. Es lohnt sich nun, durch diese Prismabrille einen genaueren Blick auf Vegetation und Tierwelt unse-

res Kantons zu werfen. Wenn wir die letzten Jahrzehnte betrachten, so hat in den land- und forstwirtschaftlich genutzten Teilen des Kantons die Biodiversität stark abgenommen. Ich könnte Ihnen Dutzende von Pflanzenarten aufzählen, die im Kanton Zürich im letzten Jahrhundert ausgestorben sind, davon nur eine einzige durch eine nicht nachhaltige Sammeltätigkeit der früheren Generationen von Hobbybotanikern. Besonders gefährdet sind die Biotope der Moore der natürlichen, das heisst mit den Jahreszeiten und Wettereinflüssen schwankenden See- und Flussufer sowie der offenen Waldflächen. Der Kanton Zürich kann sich zwar glücklich schätzen, einige Naturschutzgebiete von nationaler Bedeutung aufzuweisen. Diesen widmet sich die öffentliche Hand, aber auch unser Verband Pro Natura mit viel Aufwand und einigem Erfolg. Gleichzeitig findet aber ein Kahlschlag bei den nicht geschützten, kleinen Strukturen statt. Kleine Wäldchen in der offenen Flur, Hecken, nasse Senken oder Einzelbäume werden von den Landwirten eliminiert. Weite Teile des Zürcher Unterlandes zeigen eine ausgeräumte Landschaft, die ausschliesslich den Bedürfnissen einer hochmechanisierten Agrarindustrie dient. Vor sechs Jahren haben wir den Landschaftsrichtplan verabschiedet. Die gleiche Mehrheit, die heute eine überbordende Strasseneuphorie im Verkehrsrichtplan verewigt hat, hat damals reihenweise kantonale Landschaftsschutz- und Siedlungstrenngebiete gestrichen. Damit sollten sie leichter in Bauland verwandelt werden können. Dabei handelt es sich bei diesen grünen Streifen um wichtige Achsen durch unseren Kanton Zürich, auf dem die genetischen Reservoirs miteinander in Verbindung stehen.

Ganz anders sieht es punkto Biodiversität in den Städten aus. Dank Finanzknappheit im Strassenunterhalt und einem Umdenken der Öffentlichkeit bieten die Städte heute für viele bedrohte Arten bessere Bedingungen, zum Beispiel an alten Mauern, Strassenrändern, Baumscheiben oder auf brach liegenden Bauplätzen. Heute weist die Stadt Zürich eine wesentlich höhere Artenvielfalt auf als der landwirtschaftlich genutzte Teil des Kantons. Es wäre für eine Wiederbelebung der punkto Artenvielfalt wüstenähnlichen Landwirtschaftsgebiete des Kantons wichtig, zwischen Stadt und Land eine bessere Vernetzung zu schaffen. Dies hat der Landschaftsrichtplan 2001 mit den Aufwertungsgebieten in der Agglomeration versucht. Leider ist dieser moderne Ansatz an der damaligen Mehrheit gescheitert.

Auf der anderen Seite zeigt die Karte der Waldstandorte, dass grosse Teile des Zürcher Waldes noch nicht standortgerecht sind. Die dichten Monokulturen sind nicht nur empfindlich auf Trockenheit, Säureein-

trag, Käferbefall und nachfolgenden Windwurf. Sie tragen ihrerseits durch ihre Nadeln zur Zerstörung des Waldbodens durch Versäuerung bei. Im Sanierungsprogramm 04 und den folgenden Sparrunden sind die Beiträge, um dieser Entwicklung Gegensteuer zu geben, gekürzt worden. Defizite in der Artenvielfalt sind auch Defizite. Jede verschwundene Pflanzen- oder Tierart ist Teil eines ökologischen Schuldenbergs, den wir der nächsten Generation weiterreichen. Unsere Kinder und Enkel werden nicht mehr wissen, wie hoch der Staatssteuerfuss 2007 war. Es wird sie auch nur mässig interessieren. Es kann jedoch durchaus sein, dass sie von ihrem Grossvater oder ihrer Grossmutter wissen wollen, wann er oder sie den letzten Kuckuck gehört hat und noch viel wichtiger, was er oder sie im Kantonsrat gegen dessen Aussterben unternommen hat.

*Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich):* Ich spreche zum Punkt drei, Nachhaltigkeit beim Energie- und Ressourcenverbrauch – Umsetzung des Energieplanungsberichts. Schon dieser Titel stimmt nicht, weil umgesetzt ist wenig und was an Umsetzung empfohlen wird, geschieht halbherzig. Es geht in unserem Kanton nicht um den intelligenten Gebrauch von Energie, sondern um Energie- und Ressourcenverbrauch. Intelligenter Energiegebrauch müsste Nachhaltigkeitskriterien erfüllen. Er müsste eine Entwicklung ermöglichen, welche die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass zukünftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht mehr befriedigen können. Zudem müsste dieser Gebrauch ökologisch verantwortungsvoll, wirtschaftlich leistungsfähig und gesellschaftlich solidarisch sein. Wir sind aber nicht einmal in der Lage, unsere Ressourcen so einzusetzen, dass gegenwärtig niemand Schaden nimmt. Es befriedigen viele ihren Energiehunger auf Kosten von anderen, was ich gerne mit einem regierungsrätlichen Zitat aus einer Anfrage (210/2003) belege: «Ozon ist ein Reizgas, das tief in die Lunge eindringt, wo es je nach Konzentration und Prädisposition zu Gewebeschäden und starken Reizwirkungen führen kann. Mögliche akute Folgen sind nach Aussagen der eidgenössischen Kommission für Lufthygiene Atemnot, Bronchitis und eine Verschlechterung der Lungenfunktion. Die Empfindlichkeit ist von Mensch zu Mensch verschieden. Besonders betroffen sind aber Kinder, deren Lungengewebe noch nicht voll ausgebildet und deshalb anfällig ist auf die Schädigung durch Ozon.» Was tut der Regierungsrat des Kantons Zürich zum Schutz der Gesundheit seiner Bewohner und Bewohnerinnen? Er bittet darum, an schönen Sommer-

tagen statt des Autos den ÖV zu benutzen. Mütter und Väter werden gebeten, über Mittag nicht ins Freie zu gehen. Sportlerinnen und Sportler sollen das Training im Freien unterlassen und alte Menschen im Haus bleiben. Fast gleichzeitig wird kommuniziert, es nütze leider nichts, wenn man isoliert Massnahmen für den Schutz der Bevölkerung treffe. Und so steigen denn alle Autofahrenden beruhigt in ihr Vehikel und verbrauchen Energie in einer Art, die anderen schadet. Da kann man halt nichts dagegen machen, sagen sie im Einklang mit unserem Regierungsrat.

Heute reden alle Parteien von Energiepolitik. Es ist trendy, etwas gegen die drohende Klimakatastrophe zu sagen, die primär mit unserer falschen Energienutzung zu tun hat. Geht es aber ums Tun, zeigt sich die peinliche Kürze des grünen Mäntelchens anderer Parteien und des Regierungsrates.

Das überwiesene Postulat 102/2002 fordert nämlich nicht nur die Berichterstattung, sondern fordert Massnahmen, dass die Lebensqualität im Kanton Zürich erhalten bleibt. Wir Grünen fordern Handlungen im Bereich der Energieeffizienz, die Reduktion gefährlicher Schadstoffe bei Energieverbrauch, das Umsteigen auf erneuerbare Energieformen und den Ausstieg aus der sehr gefährlichen Atomstromproduktion. Die Zeit des Redens, ohne dass Handlungen folgten, muss endlich vorbei sein.

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang):* Man kann der Regierung nicht vorwerfen, sie sei nicht aktiv bezüglich Nachhaltigkeit. Sie hat sehr viel geschrieben, nicht nur die Antwort zu diesem Postulat, die 15 Seiten umfasst, sie hat auch Legislaturziele verfasst und jetzt sogar einen Bericht über die Legislaturziele und was sie erreicht hat. Sie lässt auch die Verwaltung recht viel schreiben. Da kommen Raubeobachtungsberichte, Umweltberichte, dann die Energieplanungsberichte, das Naturschutz-Gesamtkonzept, das Luftprogramm und und und. Bald wird auch noch ein Nachhaltigkeitsbericht folgen, den wir uns auch zu Gemüte führen können. Die Regierung ist also sehr aktiv. Nur kommt sie damit der verfassungsmässigen Verpflichtung nach? In der Verfassung steht nämlich, dass man für die Nachhaltigkeitsprinzipien einzustehen und nicht, dass man darüber zu schreiben habe. Genau das ist das grosse Problem. Wir haben viele Berichte. Die Wirkung davon ist aber gleich null. Wir haben Produkte mit wenig Wirkung. Sie sind gut aufgemacht. Die Darstellung ist sehr interessant und attraktiv. Sie zeugen auch von grossem Expertenwissen. Aber dieses Wissen und

die ganzen Erkenntnisse, die da aufgelistet und dargestellt werden, bleiben ungehört. Es fehlt die Umsetzung. Sie belegen aber eindrücklich, wie wir mit unseren Ressourcen wie Boden, Luft und Finanzen umgehen. Wir kennen auch eindrücklich die Bedrohung durch den Klimawandel. Es ist also sicher genug geschrieben worden. Aber wann, wo und wie wird gehandelt? Jetzt fragt man sich, wenn die Regierung so aktiv ist, ob der Vorwurf an sie auch berechtigt ist. Da gibt es ein Ja und ein Nein. Ja, sie ist relativ mutlos gegenüber Parlament und der Lobbyarbeit von gewissen Verbänden. Nein, es ist auch systembedingt, dass wir wenige Handlungsanweisungen umsetzen können. Nein, das Parlament hat die Regierung auch zu vielen Sparübungen verpflichtet. Ja, von der Regierung kommen Umsetzungsideen, dann wenn sie keine Kostenfolgen hätten.

Ich möchte nur auf die systembedingten Probleme eingehen. Nicht die Berichte nützen etwas, sondern erst dann, wenn die Handlungsanweisungen auch umgesetzt werden und in die politischen Aktivitäten einfließen. Jeder einzelne Beschluss des Kantonsrates und des Regierungsrates sollte überprüft werden können. Dazu braucht es eine Instanz, die vom Tagesgeschäft unabhängig handeln und beurteilen kann. Die Debatte heute zeigt es eindrücklich, wir haben zum Teil Leute im Rat, die über sehr viel Expertenwissen verfügen, aber es fehlt daneben der Zusammenhang zu gewissen anderen Auswirkungen, die auch aus unserem politischen Handeln herauskommen. Da wäre es sinnvoll, wenn wir den Blick auch über die Grenzen hinauswerfen in andere Kantone, zum Bund, in andere Länder, wie die es machen. Der Kanton Waadt hat zum Beispiel einen Nachhaltigkeitsrat eingesetzt. Der Bund unterzieht seine Sachpläne einer Nachhaltigkeitsbeurteilung. Ein solcher Nachhaltigkeitsrat, das wäre auch etwas, was den Kanton Zürich weiterbringen könnte. Ein Nachhaltigkeitsrat wäre ein politisch unabhängiges Gremium, das sich aus Wissenschaftlerinnen diverser Fachrichtungen zusammensetzt. Der Verfassungsrat hat sich mit der Frage des Nachhaltigkeitsrates auseinandergesetzt. Leider ist er am Widerstand von SVP und FDP gescheitert, nicht etwa, weil sie Angst vor Fachleuten oder Expertengremien gehabt hätten, sondern weil sie Angst vor den guten Argumenten gehabt haben, die sie dann auch dazu zwingen würden, politisch anders zu handeln, überhaupt zu handeln, statt nur Wahlkampf zu betreiben. Leider hat diese Debatte im Verfassungsrat stattgefunden, bevor sich gewisse Parteien neuerdings auch um Umweltfragen bemühen. Eine Chance ist dort verpasst worden, dass auch gehandelt werden kann, statt nur zu schreiben.

Damit ist die fleissige Schreibebeit des Regierungsrates abzuschreiben. In der neuen Legislatur aber, hoffentlich in einer anderen Zusammensetzung, wird dieser Rat das Thema einer unabhängigen Beurteilungsinanz wieder aufnehmen müssen.

*Hans-Jörg Fischer (SD, Egg):* Ruedi Lais hat gesagt, es gebe nur noch Landwirtschaftsland für Fabrikbetriebe. Das stimmt einfach nicht. Jeder Landwirtbetrieb muss 7 Prozent Ökofläche haben, keinen Dünger geben und nicht spritzen. Zudem gibt es im Pfannenstielgebiet eine Ökovernetzung. Zum Beispiel braucht diese Vernetzung ab diesem Jahr von unserem Betrieb 6 Hektaren gutes Land. Ich muss das hergeben, sonst bekomme ich keine Direktzahlungen mehr. Es wird also zu Streueland und Hecken gemacht, also so genannt regeneriert. Wir haben also genug für die Ökologie getan.

*Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon):* Ich spreche zum Thema «Massnahmen betreffend Luftqualität». Dieser Abschnitt kommt daher wie eine negative Zustandsanalyse ohne konkrete Massnahmenumsetzung. Da wird der Reihe nach aufgezählt, weshalb uns dann bald die Luft ausgehen wird. Die vorgesehenen Massnahmen konnte ich selbst mit der Lupe nicht finden. Dazu hat die Regierung drei Jahre gebraucht. Da wird von übermässig belasteter Luft geredet und dass gut 60 Prozent der Bevölkerung vor allem in Städten und verkehrsnahen Gebieten darunter leidet. Es wird von NO<sub>x</sub>, von PM10, CO<sub>2</sub>, von der flüchtigen organischen Verbindung VOC gesprochen. Weiter wird festgehalten, dass die Auswertungen der mobilen Messstellen ergeben haben, dass es im Kanton Zürich keinen Ort gibt, an dem keine Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind. Nach all diesen Hiobsbotschaften wird dann lakonisch festgehalten, dass weiterhin Handlungsbedarf zur Reduktion von Luftschadstoffbelastung besteht – eine wirklich einsichtige Logik. Dazu hat man drei Jahre gebraucht. Um die Luftqualität im Kanton nachhaltig zu verbessern und das Erreichte zu sichern, müssen die Luftreinhalteverordnung und die Massnahme des Luftprogramms periodisch dem Stand der Technik angepasst werden. Man will die modernen Technologien im Bereich der Feinstaubfilterförderung und adäquate Kontrollen durchführen.

Das ist weniger als nichts. Die verfügbare Technik haben wir nämlich. Wir möchten jetzt gerne die Umsetzung im Feld. Die Politik ist also einmal mehr gefordert, damit endlich die Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Umsetzung dieser Erkenntnisse zu ermögli-

chen. Die Grünen haben einige Luftvorstösse eingereicht, die die sofortige Einführung der Rahmenbedingungen ermöglichen. Die Luft geht uns also langsam aus. Oder sehen wir es einmal anders: Wenn wir merken, dass das Joghurt im Kühlschrank langsam zur Neige geht, kaufen wir uns ein neues. Wenn wir merken, dass uns die Luft ausgeht, schreiben wir Massnahmenpläne, die wir dann leider nicht umsetzen, weil wir dank bürgerlicher Mehrheiten in der Regierung und im Parlament trotz Stand der Technik geschlafen haben. Die Politik ist somit definitiv gefordert.

Bitte schreiben Sie das Postulat ab und helfen Sie bei der nächsten Abstimmung zum Thema Luft oder nachhaltige Entwicklung hier im Ratssaal, endlich Nägel mit Köpfen zu machen. Wir Grünen möchten mehr als nur heisse Dreckluft produzieren.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Das Postulat verlangte, Massnahmen aufzuzeigen und vorzukehren, damit die Artenvielfalt einheimischer Pflanzen und Tiere erhalten wird. In der Bilanz «10 Jahre Naturschutz-Gesamtkonzept» haben wir einen Zwischenbericht. In einer Kürzestzusammenfassung kann man sagen, dass dort, wo gezielte Artenförderungsmassnahmen eingeleitet wurden, diese im Wesentlichen auch Erfolg haben. Bei den Pflanzen ist es etwas einfacher, weil die nicht einfach davonlaufen oder davonfliegen können. Wir haben beeindruckende Erfolge. Mit dem Aktionsprogramm «lichter Wald» haben wir ausgerechnet dort schöne Erfolge, wo der Widerstand gegen das Naturschutz-Gesamtkonzept ursprünglich am heftigsten war. Ich gebe Ihnen Recht, Hans Jörg Fischer, in den Ökoausgleichsflächen der Landwirtschaft haben wir auch grosse Fortschritte. Nur – Sie haben es angesprochen – sind die Vernetzungsprojekte nicht immer am richtigen Ort. Sie werden nicht immer richtig gepflegt. Was das Schlimmste ist, die Qualität wird nicht in genügendem Ausmass honoriert. Auch bei den Kiesgruben haben wir beeindruckende Erfolge. Dahinter steht nicht zuletzt die Einsicht der Kiesgrubenbetreiber, dass sie damit Akzeptanz für ihre Tätigkeit gewinnen und das bis zu einem gewissen Grad ihrem Werbebudget belasten konnten. Das soll uns recht sein.

Betrachtet man aber die Gesamtsituation, dann liegen gerade erst für 40 Arten konkrete Aktionspläne vor. «Mit den Aktionsplänen liegt ein wichtiges Instrument vor, das für rund 40 prioritäre Arten bereits eingesetzt wird. Die Umsetzung steht jedoch erst am Anfang. Die langfristige Sicherung der Tier- und Pflanzenbestände ist erst zu einem kleinen Teil erreicht worden.» Problematisch ist hier nicht zuletzt die

Tatsache, dass von vielen Pflanzen- und Tierarten aktuelle Inventare fehlen. Einzig bei den Vögeln haben wir eine gute Datenbasis, die gegenwärtig mit dem Projekt «Aves-Monitoring» aktualisiert wird. Dieses Projekt wird von der Baudirektion grosszügig unterstützt. Dafür sind wir im Zürcher Vogelschutz auch dankbar. Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass für die meisten anderen Tier- und Pflanzenarten die Datenbasis mittlerweile sehr dürftig ist. Es wurde in einigen Schutzgebieten ein Monitoring aufgebaut. Mit den Schutzgebieten im Bachsertal haben wir sogar eine Datenreihe, mit der wir uns national wie auch international sehen lassen können. Das sind aber Ausnahmen.

Aktionspläne haben sich als sinnvolles und gutes Instrument zur Erhaltung der Artenvielfalt einheimischer Pflanzen- und Tierarten herausgestellt. Beim Indikator sind wir aber im tiefroten Bereich. Die Situation der Arten ohne Massnahmenplan hat sich teilweise drastisch verschlechtert. Das weiss man zumindest von den Arten, bei denen die Datenbasis einigermaßen zuverlässig ist.

Gehen wir nun in das Naturschutz-Gesamtkonzept aus dem Jahr 1995, so sehen wir dort, dass die Zahl der gefährdeten Blütenpflanzen, Farne und Tierarten eben nicht 80 oder 100 ist, sondern im vierstelligen Bereich, also weit über 1000 liegt. Wenn sich die Grünen also Jahr für Jahr für ein angemessenes Budget für die Fachstelle Naturschutz einsetzen, dann geht es uns nicht darum, Ihre Zeit zu stehlen, sondern darum, dass man Hunderten von Pflanzen und Tierarten in diesem Kanton nicht die Lebensgrundlagen stiehlt. Wir haben uns mit der Rio-Konvention für die Sicherung der Biodiversität bei uns verpflichtet, hier vor unserer eigenen Haustür. Es ist wenig medienwirksam, wenn man sich für die astlose Graslilie einsetzt. Ich zeige Ihnen aber gerne auf einem aufgewerteten Standort beim «Erdmandlloch» im Bachsertal, wo diese wunderschöne Blume wieder wie Kresse aus dem Boden schießt. Wir brauchen zur Erhaltung der Biodiversität in unserem Kanton nicht 40, nicht 80, sondern Hunderte von Aktionsplänen, damit wir bei der Bilanz «20 Jahre Naturschutz-Gesamtkonzept» endlich vom Durchbruch im Naturschutz reden können.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Der Lärmpegel hier im Saal ist wirklich riesengross. Wenn das nicht bald ändert, wenn es nicht bald ruhiger wird, dann schicke ich Sie alle nach Hause. (*Heiterkeit.*)

*Roland Munz (SP, Zürich):* Als nebenberuflicher Sportler kann ich leider nicht zu Hause bleiben bei gefährlichen Schadstoffkonzentrationen. Die von der Regierung im Bericht aufgezeigten Ziele und Massnahmen enthalten aber durchaus auch gute Elemente. Auch in der GVK, in den Agglomerationsprogrammen und in ihrem Text zu den Zielen des Verkehrsrichtplans hatte die Regierung eine Reihe ganz vernünftiger Grundsätze formuliert, wie etwa «die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Zusammenhängende Naturräume sind zu schonen und aktiv zu fördern.» Auch das Raumplanungsgesetz verlangt den haushälterischen Umgang mit dem Boden. Das Umweltschutzgesetz verlangt, den Lärm und die Luftverschmutzung an der Quelle zu bekämpfen. Es gibt einen verfassungsmässigen Auftrag zur nachhaltigen Bodennutzung. Alles schöne Worte, leider werden sie vor allem, wenn der Kantonsrat in seiner aktuellen Mehrheit mitbestimmt, immer wieder über den Haufen geworfen.

Zwei ganz aktuelle Beispiele von heute illustrieren dies. Die CVP erklärte ausdrücklich, sie wolle eine massvolle Verkehrsentwicklung und dann stimmte sie doch einem Verkehrsrichtplan zu, der allein kurz- bis mittelfristig Strassenneubauten für 9 Milliarden Franken vorsieht. Die FDP erklärt uns bei jeder passenden und auch unpassenden Gelegenheiten, sie wolle die Verkehrsträger nicht gegeneinander auspielen und doch hat sie zusammen mit der SVP das erwähnte Strassenbau-Wunschkonzert orchestriert und im Gegenzug die konkreten Massnahmen zum nachhaltigen Fuss- und Veloverkehr weitgehend aus dem Richtplan gestrichen. Dazu passen die alarmierenden Resultate des nationalen Forschungsprojekts, Schwerpunktprogramm Umwelt. Die ökologischen Lebensgrundlagen in der Schweiz sind ungenügend gesichert. Die Entwicklung des Umweltschutzes hinkt der übrigen Entwicklung nach. Eine nachhaltige Entwicklung beachtet denn auch die Elemente Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft gleichwertig.

Damit der Kanton Zürich seine Standortvorteile als Wohn- und Wirtschaftskanton erhalten kann, müssen jetzt endlich vermehrt konkrete Anstrengungen unternommen werden. Gespannt warten wir darum auf den in Aussicht gestellten Nachhaltigkeitsbericht. Noch gespannter werden wir darauf achten, wie sich diejenigen Parteien bei umweltrelevanten Geschäften verhalten, die sich jetzt vor den Wahlen so sehr bemühen, sich nur schon ein hellgrünes Mäntelchen umzulegen. Eine

Reihe von auf der Traktandenliste folgenden Geschäften bietet Gelegenheit zur Beweiserbringung. Sich aber nur aktiv grün zu nennen, nur auf die Eigenverantwortung abzustützen, das wird kaum ausreichen. Nachhaltigkeit ist in aller Munde. Nachhaltigkeit soll darum nicht zur leeren Floskel werden.

Dennoch können wir das Postulat heute abschreiben. Die Forderungen daraus werden wir weiter zu überwachen haben. Wir werden sie weiter überwachen, ich hoffe zusammen mit der dannzumal ganzen Ratsmehrheit.

*Maria Rohweder-Lischer (Grüne, Uetikon a. S.):* Ich spreche zum Kapitel der Altlasten.

In den letzten Wochen und Monaten konnte ich mitverfolgen, wie in Uetikon das Altlastenproblem konkret gehandhabt wird. Ich kann dabei dem AWEL (*Amt für Wasser, Energie und Luft*) grundsätzlich ein gutes Zeugnis erteilen. Die Stellen sind mit gut ausgebildeten Fachleuten besetzt. Die vorgesehenen Massnahmen erscheinen mir adäquat. Interessierte Bürger werden ernst genommen und erhalten Auskunft, soweit dies möglich ist unter Wahrung des Datenschutzes. Dennoch muss ich einige Fragezeichen setzen. Der betroffene Standort, die Landanlage der chemischen Fabrik liegt in unmittelbarer Nähe zum Zürichsee und gilt als belastet. Er ist gemäss AWEL überwachungsbedürftig. Eine Sanierungspflicht entsteht aber erst im Falle eines Bauvorhabens. Als Massnahmen werden genannt die Teildekontamination von baubedingtem Aushubmaterial und eine Versiegelung des übrigen bestehenden Bodens. Die Zürcher Planungsgruppe Pfannenstiel hielt ausserdem fest, dass ein Bauvorhaben mit möglichst geringen Bodenbewegungen zu realisieren sei. In der Weisung zur Teilrevision des regionalen Richtplans stand wörtlich: «Eine Totaldekontamination ist technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll.» Es wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Im Bericht des Preisgerichts vom Januar 2005 erhielt das Siegerprojekt beim Kriterium «Minimierung der Altlastenentsorgung» gute Noten. Alles schien optimal. In der Folge stellte ich fest, dass es bei der Umsetzung nicht bei minimalen Bodeneingriffen bleiben soll. Im Gegenteil, es soll eine riesige Tiefgarage erstellt werden, so gross dass das gesamte belastete Bodenmaterial ausgehoben und entsorgt werden muss. Dieses Vorhaben kommt einer Totalsanierung gleich.

Ich bin irritiert. Was gilt nun? Soll der Boden möglichst wenig gestört werden? Oder soll hier mit dem Bau einer Tiefgarage möglichst viel belastetes Material zum Verschwinden gebracht werden? Wie konnte ein solcher Widerspruch entstehen? Ich kann mir das nur so erklären, dass Schwachstellen bei der Zusammenarbeit von amtlichen Stellen vorhanden sind beziehungsweise regionalen Zweckverbänden und Privaten. Unklar ist auch, wie sich dieser grosse Aushub von belastetem Material mit unserem grössten Trinkwasserreservoir, dem Zürichsee verträgt. Eine transparentere Zusammenarbeit tut Not. Ich bleibe dran.

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Zum heutigen Zeitpunkt, da wir diese Debatte über Nachhaltigkeit führen, ist es, wenn wir Glück haben, vielleicht erst fünf vor zwölf. Wenn man aber das atemberaubende Tempo und die Beschlussfreudigkeit dieses Parlaments und der Regierung anschaut, ist zu befürchten, dass es, bis Resultate gemacht werden, die vom negativen Trend wegkommen, sicher fünf nach zwölf ist. Das ist zu bedauern, weil die theoretischen Grundlagen für diese Nachhaltigkeitsdebatte bereits vor über 20 Jahren in der Brundtland-Kommission gelegt wurden. Eine Idee ist, dass man ein globales System anstrebt, das sich in einem Zustand befindet, dass es über unbeschränkte Zeiträume ohne grundsätzliche oder unsteuerbare Veränderungen, sprich einem Zusammenbruch funktionieren kann und existenzfähig bleibt. Eine solche Messung des Zustands dieses globalen Systems veröffentlicht der World Wide Life Fund seit einigen Jahren in seinem «living planned report». Er zeigt, wie sich die Vielfalt an Tierarten in den Wäldern, in den Süsswassersystemen und in den Meeren entwickelt. Seit 1970 hat sich der Zustand der Erde über alles um 33 Prozent verschlechtert. Im gleichen Zeitraum hat der Druck der Menschheit auf die Natur enorm zugenommen. Irgendwann in den Siebzigerjahren wurde der Punkt der Tragfähigkeit der Erde überschritten. Heute ist der ökologische Fussabdruck der ganzen Menschheit mindestens 30 Prozent grösser als das, was die Erde verkraftet. Wenn wir unseren Kindern noch einen lebenden Planeten hinterlassen wollen, dürfen wir nur so viel an natürlichen Ressourcen verbrauchen, wie die Erde nachliefert. Das wäre dann nachhaltig.

Nun ist es aber so, dass wir in Zukunft etwa drei Planeten wie die Erde bräuchten, wenn alle Menschen denselben Lebensstil beanspruchen würden wie die Schweizer. Dieses Problem schaffen Sie auch nicht, wenn es gelingen sollte, den Mars bewohnbar zu machen.

Das Konzept des ökologischen Fussabdrucks ist mittlerweile in einer einheitlichen Methodik erfasst. Es wurde in einer Studie des Bundesamtes für Statistik, des ARE, des DEZA und des BAFU im letzten Jahr angewandt und publiziert. Diese Studie kommt zum Schluss, dass der globale Fussabdruck aktuell in der Schweiz 4,7 globale Hektaren pro Kopf der Bevölkerung beträgt. Die weltweit zur Verfügung stehende Biokapazität beträgt demgegenüber lediglich 1,8 Hektaren, bezogen auf die Schweiz allein sogar lediglich 1,6 Hektaren, also dreimal weniger. Noch dramatischer ist, dass die Schere zwischen globalem Fussabdruck und der Biokapazität laufend auseinandergeht. In den letzten 40 Jahren hat die Biokapazität um ein Viertel abgenommen und demgegenüber der globale Fussabdruck sich um 80 Prozent vergrössert. Besserung gegenüber diesem Trend ist leider nicht in Sicht. Jetzt werden Sie einwenden, wirtschaftliches Gedeihen sei Voraussetzung, dass wir dieses Problem in den Griff bekommen. Auch das wurde in Studien geklärt. Das BUWAL, so hiess es damals noch, hat es 2005 publiziert. Wirtschaftliches Gedeihen ist auf die Dauer nur im Einklang mit der Umwelt möglich. Umweltpolitik leistet mit der Schonung natürlicher Ressourcen überhaupt die Voraussetzung für Wohlstand. Das Verursacherprinzip und damit die Kostenwahrheit sind zwar heute besser durchgesetzt als früher, aber noch längstens nicht vollständig. Die gesamte Deckungslücke beträgt mindestens 9,7 Milliarden Franken. Allein die Entsorgungs- und Versorgungskosten werden noch immer rund zur Hälfte im Umfang von 2,2 Millionen Franken aus der öffentlichen Hand und aus Steuergeldern berappt.

Angesichts dieser Beschränktheit des zur Verfügung stehenden Raums, der Luft und der nicht erneuerbaren Energien frage ich Sie: Was haben Sie denn für einen Trumpf im Ärmel, der Ihnen unbegrenztes Wachstum erlaubt? Welche Wunderwaffe haben Sie im Köcher, die Ihnen erlaubt, laufend mehr Verkehr und weniger Lärm und Schadstoffe zu produzieren? Vermutlich handelt es sich um ein Perpetuum mobile der neusten Generation. Ich bin gespannt auf Ihre Antwort.

Gerade vor kurzem haben Sie einem Verkehrsrichtplan zugestimmt, der überhaupt nichts mit den Anforderungen an eine nachhaltige Politik zu tun hat. Die Auswirkungen werden dementsprechend ausfallen.

*Gerhard Fischer (EVP, Bärenswil), spricht zum zweiten Mal:* Da der Präsident natürlich immer Recht hat und mich zu Recht abgebrochen hat in meinem Referat, mache ich nur mit schlechtem Gewissen weiter. Es wäre nur das Halbe gewesen, wenn ich nichts mehr sagen würde.

Natürlich stehe ich dazu, dass die Landwirtschaft in den letzten Jahren einen grossen Beitrag zur Stickstoffminderung beigetragen hat, durch Bio vor allem, aber auch durch die integrierte Produktion. Dennoch bin ich der Meinung, dass wir die technischen Mittel, welche heute vorhanden sind, ausnützen müssen. Es gibt sie nämlich bei der Hofdüngeraustragung, welche Schuld an den weitaus grössten Verflüchtigungen von Ammoniak sind, und sofort eine starke Reduktion bringen würden. Ich bin der Überzeugung, dass die Landwirte besser und kontinuierlicher auf das Problem und die technischen Massnahmen hingewiesen werden sollen. Warum nicht einen gezielten finanziellen Anreiz für die Anschaffung von Schleppschlauchverteilern schaffen? Wir auf unserem Hof bringen den weitaus grössten Teil mit diesem umwelt- und bodenschonenden Verfahren aus, trotzdem wir im Berggebiet sind und in der Topographie kein einfaches Ausbringen haben. Meine Nachbarn sind dankbar für die deutlich geringeren Geruchsimmissionen, weil nicht der Stickstoff in der Luft landet, sondern auf dem Boden. Die optischen Verbesserungen schätzen sie auch. Nur noch ein kleiner Teil der Grasnarbe wird verschmutzt. Die Tiere und Bodenlebewesen schätzen das auch sehr, weil sie noch Fluchtmöglichkeiten haben. Es wäre auch zumutbar für uns Landwirte, wenn man bei Sonnenschein und hohen Temperaturen die Güllenaustragung unterlassen würde. Ich bin froh, dass mit AP 2011 (*Neue Agrarpolitik des Bundes*) den Kantonen Gelder für die aufgezählten Massnahmen zur Verfügung gestellt werden sollen.

Es ist mir bewusst, dass ich nun nur einen Bereich aus dem Regierungsrätlichen Bericht herausgegriffen habe. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass wir der Meinung sind, auf einen Zusatzbericht verzichten zu können. Das Postulat kann abgeschrieben werden.

*Regierungsrätin Ursula Gut:* Ein Wort zum in Aussicht gestellten Nachhaltigkeitsbericht. Dieser steht kurz vor seiner Fertigstellung. Er umfasst, wie es sich gehört, die Dimensionen Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft. Darunter wurden verschiedene Indikatoren definiert.

Alle Direktionen haben intensiv mitgewirkt. Ich hoffe, dass die Regierung bald diesem Nachhaltigkeitsbericht zustimmt. Dann werden Sie ihn selbstverständlich lesen können.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulats vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. Das Postulat ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

## Verschiedenes

### *Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Integration von Sanierungsmassnahmen in den KEF**  
Motion *Peter Roesler (FDP, Greifensee)*
- **Zürcher Steuerbelastungs-Index: Transparente Grundlagen für eine wettbewerbsorientierte Steuerstrategie**  
Dringliches Postulat *Beat Walti (FDP, Zollikon)*
- **Markierung und/oder Aufhebung von Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen**  
Postulat *Renate Büchi-Wild (SP, Richterswil)*
- **Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses von jährlich 3 Prozent für die nächsten vier Jahre**  
Postulat *Monika Spring (SP, Zürich)*
- **Amtsführung des Justizdirektors**  
Dringliche Anfrage *Arnold Suter (SVP, Kilchberg)*
- **10'000 Franken pro Tag Konventionalstrafen zu Gunsten VCS**  
Dringliche Anfrage *Carmen Walker Späh (FDP, Zürich)*
- **Antworten der Direktionen und Qualität betreffender Unterlagen**  
Dringliche Anfrage *Lorenz Habicher (SVP, Zürich)*
- **Freiwillige (Wieder-)Eingliederung von Menschen mit Behinderung durch den Kanton Zürich**  
Dringliche Anfrage *Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil)*

14644

- **Abgewälzte Kosten der 5. IVG-Revision auf Kanton und Gemeinden**  
Dringliche Anfrage *Thea Mauchle (SP, Zürich)*
- **Auswirkungen zunehmender Umverteilung durch den Kantonalen Finanzausgleich auf den Finanzhaushalt des Kantons Zürich**  
Anfrage *Beat Walti (FDP, Zollikon)*
- **Kleintierklinik**  
Anfrage *Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen)*

Schluss der Sitzung: 17.20 Uhr

Zürich, 26. März 2007

Die Protokollführerin:  
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 19. Mai 2007.