


195. Sitzung, Dienstag, 30. Januar 2007, 16.30 Uhr

 Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Todesfall..... *Seite 13787*
- Petition *Seite 13788*
- Sitzungsdauer *Seite 13788*

2. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

 Antrag des Regierungsrates vom 17. November 2004
 und geänderter Antrag der KPB vom 2. November
 2006, **4222a**..... *Seite 13788*
Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen
Todesfall

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Am 21. Januar 2007 ist der frühere Kantonsrat Hans Baltensperger-Spälti im 83. Altersjahr verstorben. Der langjährige Gemeindepräsident von Brütten hat unserem Parlament von 1983 bis 1990 als Mitglied der SVP angehört. In diesem Haus schenkte Hans Baltensperger den öffentlichen Planungs- und Infrastrukturvorlagen besondere Beachtung. Auch die Energiepolitik

zählte zu den Schwerpunkten seiner parlamentarischen Arbeit. In der zweiten Legislatur engagierte sich der Landwirt und nachmalige Gemeindeammann und Betriebsbeamte zudem als Mitglied der Geschäftsprüfungskommission.

Gestern Montag nun hat Hans Baltensperger auf dem Friedhof seiner langjährigen Heimatgemeinde und Wirkungsstätte Brütten die letzte Ruhe gefunden. Wir erinnern uns in Dankbarkeit an den wertvollen Einsatz des Verstorbenen für den Stand Zürich. Den Hinterbliebenen spreche ich das Beileid des Kantonsrates aus.

Petition

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Gestern ist dem Kantonsrat von einer Delegation aus Dübendorf eine Petition überreicht worden. Sie liegt im Rathausekretariat zur Einsichtnahme auf. Die Petition trägt 775 Unterschriften und verlangt, auf die Seilbahn zum Zoo zu verzichten. Die Petition geht an die KEVU zur abschliessenden Behandlung.

Sitzungsdauer

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Die jetzt begonnene Sitzung dauert bis etwa 19 Uhr. Daran anschliessend gibt es eine Verpflegungspause. Die Nachtsitzung wird heute mindestens bis 22.30 Uhr, aber höchstens bis 23 Uhr dauern.

2. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

Antrag des Regierungsrates vom 17. November 2004 und geänderter Antrag der KPB vom 2. November 2006, [4222a](#)

Ordnungsantrag

Beat Walti (FDP, Zollikon): Ich habe im Bestreben, die heutigen Sitzungen zu den letzten Sitzungen des Verkehrsrichtplans zu machen, einen Ordnungsantrag formuliert, den ich heute Morgen dem Ratspräsidium und den Fraktionsvorsitzenden habe zukommen lassen. Der Ordnungsantrag sieht im Wesentlichen vor, sämtliche Minderheitsanträge aus den noch bevorstehenden Kapiteln, die wir zu beraten haben, in der Beratung zusammenzufassen und getrennt darüber abzustimmen.

Ich betone dazu, dass es mir nicht darum geht, irgendjemanden am Halten eines vorbereiteten oder spontan als Bedürfnis empfundenen Votums abzuhalten, sondern ganz einfach das formale Hin und Her der Beratungen etwas zu erleichtern, wie wir das gestern Nachmittag bereits gemacht haben. Ich bin auch der Meinung, dass die Sitzungsleitungs-Befugnisse des Präsidenten es zulassen, dass man thematische Zusammenfassungen der entsprechenden Voten und auch der entsprechenden Minderheitsanträge macht und damit eine qualitativ hoch stehende Debatte ermöglicht. Ich bin andererseits der Meinung, dass wir uns alle ein bisschen zusammennehmen sollten, um nicht mehr als notwendig zu diesen Minderheitsanträgen zu sprechen.

Ich weiss, dass es auch andere Ideen gibt, Zusammenfassungen vorzunehmen. Ich halte gleichwohl, auch weil die Ratsdienste in der Lage waren, auf diesen Ordnungsantrag Vorbereitungsarbeiten zu leisten, an meinem Antrag fest und bitte Sie, diesen zu unterstützen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Ich habe diesen Ordnungsantrag kurz vor der Sitzung per E-Mail erhalten und bin der Meinung, dass er nicht zielführend ist. Wir wissen alle, dass jeder Minderheitsantrag während maximal zehn Minuten begründet werden kann und dass es nur möglich ist, die Debatte zu verkürzen, wenn die entsprechenden Antragstellerinnen und Antragsteller freiwillig auf dieses Recht verzichten. Ich habe deshalb einen Vermittlungsantrag formuliert und den Fraktionspräsidentinnen zugestellt, dass man so vorgeht, dass die Textanträge mit den Grundsatzdebatten zusammengelegt werden und dass die Objektanträge nur dort zusammengelegt werden, wo es ein gemeinsames Objekt gibt und nicht alle Objektanträge in die Grundsatzdebatte eingestreut. Das geht nicht. Denken Sie an die Gateway-Debatte, die wir noch vor uns haben.

Ich glaube, dass man mit diesem Vermittlungsantrag, der im Übrigen bezüglich zweier Kapitel identisch ist mit dem Antrag von Beat Walti, wesentlich dazu beiträgt, heute wirklich fertig zu werden. Wenn wir hingegen alles zusammenmischen, dann können die Leute halt nichts anderes tun, als ihre Minderheitsanträge zu begründen. Dann werden wir wahrscheinlich heute nicht fertig.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen. Ich lese ihn vor, da er nicht im Besitz des Präsidiums ist. Ich kann ihn aber schriftlich abgeben.

Zum öffentlichen Verkehr: gemeinsame Beratung 155 und 158, 156 und 161, 160, 162 und 163. Zum Fuss- und Veloverkehr so beraten wie Antrag Beat Walti. Zur Parkierung: alles gemeinsam ausser 177 und 178, diese gemeinsam betreffend das Flughafenparking und 179 separat betreffend das Kasernenparking. Zum Güterverkehr: 185 bis 190 und 194 bis 198 gemeinsam mit den Grundsätzen, 191, 192 und 193 jeweils separat. Einer davon ist der Gateway. Zum Luftverkehr: 199 bis 201 gemeinsam in der Grundsatzdebatte und 203, das Flugfeld Hausen, separat. Zur Schifffahrt: Da bin ich wieder einverstanden mit dem Antrag Beat Walti.

Ich bitte Sie, so sinnvoll und funktionell durchdacht zu verfahren.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Gerne bieten wir einmal mehr Hand zu einer strafferen Debatte. Das ist klar. Aber wir sind auch der Meinung, dass es keinen Sinn macht, wenn wir Birnen mit Äpfeln oder sogar Birnen mit Elefanten diskutieren. Der Antrag von Ruedi Lais scheint uns sinnvoll zu sein. Wir werden ihn gerne unterstützen und uns dann in der Debatte sehr straff halten. Ich hoffe, dass wir eine Einigung finden, auch mit den beiden grösseren bürgerlichen Parteien.

Alfred Heer (SVP, Zürich): Ich teile mit, dass die SVP-Fraktion den Antrag Beat Walti unterstützt.

Beat Walti (FDP, Zollikon), spricht zum zweiten Mal: Ich möchte das nicht künstlich verlängern. Ich muss aber für meine Psychohygiene doch sagen, Ruedi Lais, dass ich das E-Mail um 10.53 Uhr abgeschickt haben. Wenn Sie dies erst kurz vor der Sitzung erhalten haben, dann ist das in Ihrem Problembereich und nicht in meinem.

Ich erwähne, dass die Substruktur, welche der Ratspräsident, wie er mir vorhin gesagt hat, für die Debatte gemäss meinem Antrag vorbereitet hat, diese seriöse Auseinandersetzung mit den Themenblöcken gestattet. Ich halte deshalb an meinem Antrag fest.

Esther Guyer (Grüne, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Ich finde es sehr schade, dass jetzt die FDP «trötzelt». Ich erinnere Sie daran, dass wir das letzte Mal in drei Minuten reagieren mussten. Wir haben den Anträgen zugestimmt, um die Debatte wirklich förderlich zu behandeln. Jetzt sitzen Sie da und tun so. Es wird genau das passieren, was Ruedi Lais gesagt hat. Wir können uns nicht an Ihren Antrag halten.

Der ist viel zu weit gefasst. Es wird nicht gehen. Das heisst, dass wir wieder jeden Punkt separat behandeln müssen. Wir würden ohnehin darauf bestehen, dass über jeden Punkt separat abgestimmt wird. Das ist doch wohl klar.

Ich bedaure es sehr, wenn jetzt nicht Hand geboten wird zu einem Konsens, der wirklich Sinn macht und der meines Erachtens sehr seriös erarbeitet wurde.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich verstehe die Aufregung nicht ganz. Unbestritten geblieben ist, dass die Kapitelgrundsätze entfallen sollen, dass wir diese Debatten jeweils nicht führen. Da meine ich Konsens vernommen zu haben. Das Zweite ist, dass es sicher einen Konsens dahingehend gibt, dass die Minderheitsanträge thematisch zusammengefasst werden. Da hat auch Beat Walti nichts dagegen einzuwenden, wenn man sie thematisch richtig gliedert und Diskussionsblöcke macht. Es gibt also zwischen dem Antrag Ruedi Lais und dem Antrag Beat Walti keine grossen grundsätzlichen Widersprüche.

Ich weise darauf hin, dass für jeden Minderheitsantrag der Erstunterzeichner eine Redezeit von zehn Minuten hat. Es gibt hier Blöcke, die wir zu diskutieren haben mit sechs bis sieben Minderheitsanträgen, die alle vom gleichen Antragsteller sind. Rein theoretisch könnte dieser sechsmal hintereinander zehn Minuten reden. Das wird er ja wohl nicht tun.

Ich bin davon überzeugt, dass Sie die Vernunft walten lassen und sich in das Korsett schicken, das ich Ihnen ganz im Sinn von Beat Walti und Ruedi Lais überziehen werde. Ich hoffe, wir können so vorwärts kommen und brauchen diese beiden Anträge nicht einander gegenüberzustellen.

Beharrt jemand darauf, dass wir jetzt eine Abstimmung machen über die Formalien?

Monika Spring (SP, Zürich): Lieber Beat Walti, der Ratspräsident hat versucht, die ganze Verkehrsrichtplandebatte einigermaßen vernünftig vorzubereiten. Er hat diese Grundsatzdebatten angesetzt, damit nicht bei jedem einzelnen Minderheitsantrag wieder grundsätzliche Voten kommen. Das hat sich bis jetzt bewährt. Ich verstehe nicht, warum man jetzt die Grundsatzdebatte streichen will. Dann muss man genau diese grundsätzlichen Dinge, die bei den Kapiteln Fussverkehr und Parkierung nämlich sehr wichtig sind, bei den einzelnen Minder-

heitsanträgen bringen. Das verstehe ich nicht. Das ist auch eine Benachteiligung gegenüber dem Strassenverkehr. Da haben Sie sich die Grundsatzdebatte angehört. Das gibt auch ein Ungleichgewicht für den Strassenverkehr zulasten der Fussgängerinnen und Fussgänger, Veloverkehr plus Parkierung.

Ich finde das keinen guten Vorschlag.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Antrag von Beat Walti lautet eine gemeinsame Grundsatzdebatte und die Beratung der einzelnen Anträge. Sie können ohne weiteres, wenn Sie Ihren Antrag begründen und zehn Minuten dafür haben, davon drei Minuten die Detailargumentation anbringen und sieben Minuten noch Grundsätze erzählen. Das ist kein Problem. Wir gliedern sie aber nicht mehr nach Einführungsdebatte und Minderheitsanträge.

Ruedi Lais (SP, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Ihre Analyse ist messerscharf und korrekt. Die Anträge Ruedi Lais und Beat Walti unterscheiden sich nicht wesentlich. Der Unterschied liegt darin, dass ich will, dass die geographisch und funktionell separaten Objektanträge separat diskutiert und entschieden werden. Der ganze Rest kann so zusammengefasst werden, wie es Beat Walti vorgeschlagen hat. Ob man dem dann Grundsatzdebatte oder Textdebatte sagt, spielt keine Rolle. Wir müssen aber darauf beharren, dass wir nicht die Objekte verstreut in den Grundsatztextdebatten debattieren. Ich wiederhole als Beispiel das Gateway-Thema, das wir doch konzentriert als ein einzelnes Thema abhandeln sollten.

Beat Walti (FDP, Zollikon), spricht zum dritten Mal: Ich stelle fest, Monika Spring, dass Sie wirklich völlig frei sind, am Anfang des jeweiligen Kapitels Ihre Grundsatzüberlegungen zu äussern. Das wäre auch sehr sinnvoll, wenn man sich innerhalb der Fraktion entsprechend für die Wortmeldungen abspricht. Dem steht überhaupt nichts entgegen.

Ich habe in der Hitze des Gefechts bei der Prüfung des Antrags von Ruedi Lais einfach einen Punkt festgestellt, der mir nicht gefällt. Das ist zum Beispiel derjenige, dass Anträge von der so genannten rechten Ratsseite in der Aufzählung der gemeinsam zu beratenden Anträge nicht drin sind. Das halte ich für nicht sinnvoll. Wir sollten alle diese Anträge in diese Diskussionsblöcke mit einbeziehen. Im Übrigen habe

ich keine Mühe damit, wenn der Ratspräsident in Blöcken, welche er als zusammengehörig anschaut, die Minderheitsanträge zur Beratung aufruft und Sie sich dann zu diesen entsprechend melden können.

Ich bin auch bereit, um den Ratspräsidenten heute einen zusätzlichen Stress zu ersparen, meinen Antrag zurückzuziehen und zu sehen, wie die Debatte wirklich läuft. Ich möchte mir aber ausdrücklich vorbehalten, auf das vorgeschlagene Prozedere zurückzukommen, wenn der Verhandlungsfortschritt nicht so läuft, wie Sie uns das hier in Aussicht stellen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich gehe davon aus, dass sich damit auch der Antrag von Ruedi Lais erledigt hat und wir so vorgehen, wie ich mich vorbereitet habe.

Fortsetzung der Beratungen.

Objekt 12, «Tramnetz Zürich–Glatttal»

Minderheitsantrag 154 Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

Der Realisierungshorizont für die Verlängerung der Tramlinie «Schwamendingen-Altried–Dietlikon» ist als langfristig anzusetzen.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Beim Minderheitsantrag 154 beantragen wir gemäss Antrag der Regierung, den Realisierungshorizont der Tramlinie Schwamendingen-Altried–Dietlikon auf langfristig festzusetzen.

Zum Minderheitsantrag 155, der meiner Meinung nach etwa das Gleiche ist: Hier beantragen wir, den Minderheitsantrag auf mittelfristig abzulehnen und beim Antrag der Regierung zu bleiben.

Natalie Vieli-Platzer (Grüne, Zürich): Die Grünen lehnen den Minderheitsantrag 154 ab. Die Verlängerung der Tramlinie Schwamendingen-Altried bis Dietlikon steht im Zusammenhang mit der Glatttalbahn und der Gesamtverkehrsstrategie im Glatttal. Diese Strategie berücksichtigt die enorme Entwicklung, die sich im Glatttal in den letzten Jahren vollzogen hat. So wohnen hier mittlerweile rund 15 Prozent mehr Menschen als noch vor 25 Jahren. Bei den Arbeitsplätzen ist die Entwicklung noch viel beeindruckender, weist das Glatttal doch ge-

genüber 1985 rund 50 Prozent mehr Arbeitsplätze aus. Wir wissen alle, diese Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen. Damit einhergehend ist natürlich auch ein Mobilitätswachstum. Damit dieses Wachstum überhaupt bewältigt werden kann, hat der Regierungsrat in der Gesamtverkehrsstrategie Glatttal 2005 den Aufbau eines städtischen Verkehrssystem in dieser Region beschlossen mit einem deutlich höheren Anteil des öffentlichen Verkehrs zur Verbesserung des Modalsplits auf 42 Prozent. Dies ist übrigens nicht neu und war bereits die Zielgrösse anlässlich der fünften Ausbautetappe des Flughafens 1995. Wichtigstes Element dieser Strategie, um dieses Ziel überhaupt zu erreichen, ist natürlich die Glattalbahn. Daneben ist aber auch vorgesehen, im stadtnahen Bereich des Glatttals mittelfristig die ÖV-Erschliessung durch eine Erweiterung des städtischen Tramnetzes über die Stadtgrenzen hinaus zu vollziehen. Dazu zählt auch diese Tramlinie bis nach Dietlikon.

In diesem Gesamtzusammenhang bitte ich Sie, der mittelfristigen Planung dieser Tramlinie zuzustimmen und den Minderheitsantrag 154 abzulehnen.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Ich spreche zu den Minderheitsanträgen 154 und 155, weil es bei beiden um einen mittelfristigen Realisierungshorizont geht.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag 154 abzulehnen. Wer einen langfristigen Realisierungshorizont für diese Tramerweiterung verlangt, hat offenbar noch nicht gemerkt, dass die Glatttal-Stadt im Entstehen ist und immer stärker mit der Kernstadt Zürich vernetzt wird. Auch wenn hier die VBZ-Netzstudie gemacht worden ist, die von langfristigen Raumsicherungen und von Tramkorridoren spricht, ist aus Sicht des Kantons eine mittelfristige Realisierung wünschenswert. Damit kann auch die Siedlungsentwicklung gesteuert und auf das ÖV-Netz abgestimmt werden.

Beim Minderheitsantrag 155 der SP bitte ich Sie, den langfristigen Realisierungshorizont der Trasseesicherung zurückzunehmen auf eine mittelfristige Realisierung, um die Entwicklung in Zürich-Nord nicht zu behindern. Es handelt sich hier um einen Siedlungsschwerpunkt. Es ist alles daran zu setzen, den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs hochzuhalten.

Bitte stimmen Sie dem Minderheitsantrag 155 zu.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 53 Stimmen, den Minderheitsantrag 154 abzulehnen.

Objekt 14, «S-Bahn Seebach–Oerlikon»

Minderheitsantrag 155 Marcel Burlet, Peter Anderegg, Robert Brunner, André Bürgi, Priska Seiler Graf, Sabine Ziegler:

Der Realisierungshorizont für das Objekt 14, «S-Bahn Seebach–Oerlikon», ist als mittelfristig anzusetzen.

Objekt 30, «S-Bahn Regensdorf-Watt–Würenlos»

Minderheitsantrag 158 Marcel Burlet, Peter Anderegg, Robert Brunner, André Bürgi, Priska Seiler Graf, Sabine Ziegler:

Der Realisierungshorizont für das Objekt 30, «S-Bahn Regensdorf-Watt–Würenlos», ist als kurzfristig anzusetzen.

Objekt 42, «S-Bahn Winterthur–Bülach

Antrag 158a Marianne Trüb Klingler:

S-Bahn-Linie Wülflingen–Pfunggen, Doppelspurabschnitte im Raum Wülflingen–Pfunggen, mittelfristig.

Marianne Trüb Klingler (SP, Dättlikon): Das Objekt 42 beim öffentlichen Verkehr betrifft die S-Bahn-Strecke Winterthur–Bülach–Zürzach–Waldshut. Die einspurige Bahnlinie soll langfristig auf Doppelspur ausgebaut werden. Ausgenommen ist der Dettenbergtunnel. Am 10. Dezember 2006 hat die S41, die auf diesen Gleisen verkehrt, an Werktagen tagsüber auf den Halbstundentakt umgestellt. Diese Angebotserweiterung macht die S41 zu einer ausgesprochen attraktiven Bahnverbindung. Die Fahrt mit der S41 von Winterthur nach Bülach dauert beispielsweise nur 19 Minuten. Die Züge können jedoch nur in den Bahnhöfen kreuzen, was bisher gut geklappt hat. Dennoch ist dieses Regime anfällig für Störungen. Auf der Strecke Wülflingen–Pfunggen könnten mit einem Doppelspurausbau Züge kreuzen, sodass verspätete Züge nicht zwingend an den Bahnhöfen abgewartet werden müssen. Es ist durchaus möglich, dass die S41 mittelfristig auf diesen Doppelspurausbau angewiesen sein wird. Nur so wäre beispielsweise ein weiterer Ausbau des Angebots möglich.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, dem Zusatzantrag zuzustimmen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Ich spreche zum Objekt 16, Limmattalbahn.

Ich will keineswegs in die Zieglersche Suppe spucken. Nein, im Gegenteil, als Präsident der Planungsgruppe Limmattal möchte ich noch etwas Würze zu Gunsten der Limmattalbahn einstreuen. Es war ein längerer Prozess zwischen Kanton und Planungsgruppe, um diesen Antrag, wie er heute in drei Etappen besteht, zu erarbeiten. Nach anfänglichen grossen Zweifeln, ob es sich überhaupt lohnt, in dieser Art und Weise eine Limmattalbahn zu erstellen, habe ich am Schluss mit Überzeugung dafür plädieren können, dass wirklich die gesamte Limmattalbahn vom Farbhof der Stadt Zürich über Schlieren, Dietikon bis nach Spreitenbach-Killwangen zu führen ist. Es ist richtig, dass die Etappierung ganz klar in drei Etappen aufgeteilt ist. Nun ist es aber so, dass die Etappen Ost und West abhängig sind von anderen Planungen, die in der Region und in den beiden Städten Schlieren und Dietikon stattfinden. In Kenntnis, dass die Frist, die wir hier eintragen, wenig Bedeutung hat, werde ich auch keinen Antrag hierzu stellen, sondern eine Frage an Regierungsrätin Ursula Gut richten. Wir betrachten im Limmattal die Zentrumsplanung in Schlieren, die nun endlich in Gang gekommen ist, als wichtigen Ankerpunkt für den Ostast, nämlich vom Farbhof bis zum Bahnhof Schlieren. Gleich geht es mit der enorm lange schon stattfindenden Einzonungs- und Überbauungsplanung – am Schluss sogar unter RZU-Führung – in Dietikon, wo es um das Niederfeld geht. Dort können wir auch sehr schlecht beurteilen, wie lange dieser Zeitraum dauert, bis dort die Stadtbahn erstellt werden müsste. Das ist der Westast über das Gebiet Einkaufszentrum Spreitenbach in den Aargau. Auch dort sind wir der Meinung, dass der Zeitpunkt in Koordination mit der Entwicklung im Niederfeld angesetzt werden kann. Ich nehme an, dass die Regierung uns hierzu die Unterstützung zusagen kann, dass wir uns auf die beiden Zentrumsentwicklungen in der Stadt Schlieren und Dietikon abstimmen können und möchte gern von Regierungsrätin Ursula Gut hierzu eine Antwort.

Regierungsrätin Ursula Gut: Es ist selbstverständlich, dass wir die Siedlungsentwicklung, insbesondere auch die Entwicklung der Zentren von Schlieren und Dietikon im Auge behalten werden. Wenn sich die Verhältnisse geändert haben, so werden wir auch die Auswirkungen auf die Richtplanfestlegungen wie zum Beispiel die Fristigkeiten überprüfen und nötigenfalls anpassen, wie dies auch im Bundesgesetz

über die Raumplanung in Artikel 9 vorgegeben ist. Sie sehen, auch wenn Richtpläne eine gewisse Beständigkeit haben sollen, so sind sie doch nicht in Stein gemeisselt.

Abstimmungen

Der Kantonsrat beschliesst mit 79 : 77 Stimmen, den Minderheitsantrag 155 abzulehnen.

Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 66 Stimmen, den Minderheitsantrag 158 abzulehnen.

Der Kantonsrat beschliesst mit 78 : 76 Stimmen, dem Antrag 158a zuzustimmen.

Objekt 24, Forchbahn, Verlängerung Esslingen–Hinwil Bahnhof (einspurig)

Antrag 156a Peter Weber:

Nachfragepotenzial, Machbarkeit sowie Linienführung prüfen, Realisierungshorizont langfristig.

Neues Objekt 2 «Verlängerung Forchbahn Zollikerberg–Witikon–Zürich-HB»

Minderheitsantrag 161 Marcel Burlet, Peter Anderegg, Robert Brunner, André Bürgi, Priska Seiler Graf, Sabine Ziegler:

Es ist die Verlängerung der Forchbahn «Zollikerberg–Witikon–Zürich-HB» in den Richtplan aufzunehmen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Wenn Sie den Kartenausschnitt betrachten, sehen Sie die grüne Linienführung, welche die beiden bestehenden, stumpengleisartigen Linien der Forchbahn mit der S14 Hinwil zu einem Kontinuum netzartig vervollständigt. Die sechs grünen Punkte sind keine fixen Haltestellen. Sie sind Denkanstösse, um die Idee entwickeln zu können. Dieser Grundgedanke muss bezüglich Linienführung, Machbarkeit und Nachfragepotenzial selbstverständlich überprüft werden. Ich will, dass dieses Konzept nicht von Spezialisten der Busbetriebe beurteilt wird, sondern das ist Aufgabe der Regionalen Planungsgruppe Zürcher Oberland. Die Diskussion dieses Mittelverteilers im Agglomerationsverkehr soll Aufgabe dieses passiven Gre-

miums sein. Das Zürcher Oberland hat ein interessantes Entwicklungspotenzial in Bezug auf Wohnen und Arbeiten. Was aber Angst macht, ist das stetige Wachstum im Bereich des Freizeit- und Einkaufsverhaltens der Menschen. Die Gemeinde Hinwil wird fast wöchentlich mit Baueingaben von Grossverteilern und Billig-Discountern wie Aldi, Denner, Fressnapf und Compagnie eingedeckt. Mittlerweile zeichnet sich ab, dass sich im Einkaufsgebiet Hinwil ein Desaster, ein Fall Dietlikon 2 entwickelt. Die internationale Einkaufswelle hat das Zürcher Oberland erfasst. Ich sage, die Oberlandautobahn-Lückenschliessung vervielfacht die Problematik zwischen Hinwil und Wetzikon. Ich bin nicht derjenige, der sagt, zuerst bauen wir die Shoppingcenters auf der grünen Wiese und beobachten mal die Entwicklung und im Notfall erschliessen wir dann das Teil mit einer Trambahn, spätestens aber wenn die entsprechenden Verkehrsströme von der Rentabilität her es gestatten. Nein, das Gegenteil wollen wir.

Rekapitulierend haben wir hier die Möglichkeit, dem Netzgedanken des öffentlichen Verkehrs nachzuleben. Ich bitte Sie deshalb, mit diesem nicht spontanen, sondern genialen Antrag ein Zeichen zu setzen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich will hier einem Gerücht vorbeugen. Es geht nicht um eine Porta Alpina für unsere Fraktionspräsidentin aus Witikon. Es geht hier um eine Attraktivitätssteigerung ganz allgemein des ÖV. Die ZVV-Strategen betonen immer wieder die Bedeutung der radialen Strukturen. Als kleine Aufwärmübung für den kommenden Montag möchte ich einmal das Wort Hub einbringen. Der Hauptbahnhof Zürich ist nun mal der Hub des Kantons. Dann kommen die wichtigen Bahnhöfe inklusive Stadtbahnhöfe, die ihrerseits grosse Passagierströme bewältigen. Denken Sie daran, es gibt in der ganzen Schweiz nicht viele Bahnhöfe, die Passagierströme wie die Bahnhöfe Oerlikon oder Altstetten aufweisen. Wäre der Bahnhof Stadelhofen geeignet, nationale Destinationen anzubieten, dann wäre das Thema erledigt. Aber dazu ist der Bahnhof Stadelhofen nicht geeignet. Die nationale Anbindung erfolgt an anderen Orten.

Aus diesem Grund ist dieser Eintrag richtig und sinnvoll.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Ich spreche zu beiden Anträgen. Zu demjenigen von Peter Weber: Ich denke doch, Peter Weber hat nicht begriffen, was Trasseesicherung heisst, wenn man seinen Ausführungen folgen möchte. Aber so, wie dieser Strich in der Landschaft liegt, so kann ich es nicht verantworten, dafür besorgt zu sein,

dass auf diesem willkürlichen Strich Land reserviert werden soll und Überbauungen verboten werden sollen. So etwas scheint mir wirklich absolut unüblich. Ich bitte Sie dringend, diesen Antrag, der völlig nicht auf guten Grundlagen besteht, abzulehnen.

Beim anderen Antrag geht es um die Idee, die Forchbahn in den Hauptbahnhof hineinzuführen. Das ist ja eine glatte Idee. Wir haben das vor Jahrzehnten mit der Sihltalbahn gemacht. Ich denke aber, jetzt in unserem Richtplan hier einen Eintrag zu machen, das ist doch völlig verfehlt. Da braucht es dann schon noch ganz andere Vorbereitungen, um einmal sagen zu können, es sei zu verantworten, einen solchen Eintrag zu machen. Wenn dann übrigens die Wichtigkeit gross genug ist, dann können wir diesen Tunnel auch ohne Richtplaneintrag bauen. Schliesslich haben wir vom Hauptbahnhof nach Thalwil auch einen Tunnel gebaut ohne Richtplaneintrag.

Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Die SP-Fraktion wird den Antrag 156a nicht unterstützen. Wir sind zwar alle Fans von «Bähnli». Das wissen Sie, das bekommen wir auch oft genug angekreidet. Aber die Verlängerung nach Hinwil macht unseres Erachtens nun wirklich keinen Sinn. Die Nachfrage wird kaum vorhanden sein. Das ändert jetzt auch die neu gewählte Linienführung über dieses Einkaufsgebiet nicht. Die Verlängerung in die andere Richtung, nämlich Richtung Hauptbahnhof Zürich, macht dagegen wieder sehr Sinn. Wir werden darum dem Minderheitsantrag 161 zustimmen. Der Anschluss an den Hauptbahnhof ist schliesslich auch Bestandteil der VBZ-Netzstrategie, Ernst Brunner. Beim Antrag 156a können wir für einmal den Grünen nicht folgen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Ich spreche zum Antrag 156a. Als Oberländer hätte ich natürlich Freude an einem neuen «Bähnli». Man muss hier aber schon der Realität ins Auge schauen. Wer besteigt diese Forchbahn in Wetzikon oder gar in Hinwil bis nach Zürich? Man muss sich einmal ausrechnen, wie lange man da hat, bis man in Zürich ankommt. Eine zweite Linie zu bauen zwischen Wetzikon und Hinwil ist wirklich absurd. Da setzen wir uns viel lieber dafür ein, auf der Strecke der S14 eine Haltestation in der Industrie Hinwil zu machen. Dann haben wir zwei Fliegen auf einen Schlag. Dann kann man in

Wetzikon umsteigen auf die S5 oder S15 und ist viel schneller als über die Forchbahn. Das ist ein schöner Wunsch, aber in der Realität total verfehlt.

Wir werden darum den Antrag 156a nicht unterstützen.

Felix Hess (SVP, Mönchaltorf): Gerhard Fischer spricht mir tatsächlich aus dem Herzen. Die «Bähnliromantik» im Zürcher Oberland ist seit mehr als 50 Jahren vorbei. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts hatten wir die Uster–Oetwil-Bahn, die Wetzikon–Meilen-Bahn und die Uerikon–Bauma-Bahn. Alle diese Bahnen wurden per Volksentscheid abgeschafft. Anstelle dieser Bahnen haben wir seit den Fünfzigerjahren die sehr gut funktionierenden Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland und Zürichsee. Wenn nun so eine Idee kommt – es ist übrigens nicht das erste Mal –, dass man die Forchbahn von Esslingen weiter führen soll bis Wetzikon und sogar noch bis Hinwil, dann kann ich nur sagen: Das ist Stumpfsinn. Die VZO decken unseren Bedarf vollständig ab. Wenn man jetzt von den Shopping-Centers im Bereich Hinwil–Wetzikon spricht, dann haben wir die S-Bahn, die uns ebenso bedient und da auch noch ausgebaut werden könnte.

Abgesehen davon kann man heute im Nachhinein sicher sagen, die Forchbahn ist ein Fehlentscheid gewesen. Es gab 1951 ebenfalls eine kantonale Volksabstimmung, die die Forchbahn «rettete». Seit damals war diese Bahn immer defizitär.

Seien Sie tapfer, und lehnen Sie den Antrag ab.

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Die Idee ist effektiv bestechend. Käme doch Gossau nach 50 Jahren Unterbruch wieder einmal zu einem richtigen Bahnhof. Ich glaube aber, die Idee ist nicht ganz realistisch, da sich die Verkehrsströme absolut anders organisiert haben. Auf diesem Linienzug gibt es allenfalls noch eine Strecke, die rein mengenmässig Bedarf für eine Bahn aufweist. Das wäre lediglich die Strecke Gossau–Wetzikon. Da ist der Bus zurzeit häufig überlastet. Es macht aber keinen Sinn. Ein solches Netz ist irgendwie nicht näher zu begründen. Wir haben im Moment einen Bus von Esslingen nach Wetzikon. Dieser Bus ist überhaupt nicht ausgelastet. Solange das so ist, ist eindeutig, dass offenbar diese Nachfrage nicht besteht.

Die CVP möchte die Mittel gezielt einsetzen und sagt zu diesem Antrag Nein.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 139 : 12 Stimmen, den Antrag 156a abzulehnen.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Ich protestiere gegen die Durchführung der Abstimmung zum Minderheitsantrag 157. Da hat kein Mensch gemerkt, dass man dazu, wenn man will, noch sprechen soll. Ich beantrage, daher diese Abstimmung erst später durchzuführen, wenn gesprochen worden ist.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich gebe diesem Antrag statt. Es ist uns offenbar eine Verwechslung unterlaufen mit 161.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 74 Stimmen, den Minderheitsantrag 161 anzunehmen.

Objekt 29, «Flughafen-West-Bahn»

Minderheitsantrag 157 Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

Das Objekt 29, «Flughafen-West-Bahn» ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Diese zusätzlich zum Regierungsantrag aufgenommene Flughafen-Westbahn ist unserer Ansicht nach nicht in den Richtplan aufzunehmen. Wir bitten Sie, unserem Streichungsantrag zuzustimmen.

Erstens: Die Flughafen-Westbahn ist unseres Erachtens total unnötig. Zweitens: Das Trasse führt gemäss Plan zum Teil durch das Naturschutzgebiet Katzensee. Man überlege sich, was man da für einen Strich in die Landschaft gezeichnet hat. Drittens: Für Busverbindungen, wie im Antrag vermerkt, ist kein Richtplaneintrag notwendig. Viertens: Sollte es sich konsequent um ein Bahntrasse handeln, sollte zwingend das Strassentrasse gemieden werden. Einen Vorentscheid diesbezüglich haben wir bereits getroffen beim Objekt 30, Minderheitsantrag 80. Dieser wurde mit 84 zu 70 Stimmen abgelehnt. Tun

Sie das auch hier. Die Linienführung ist aus der Luft gegriffen. Sie entbehrt jeder seriösen Grundlage. Sie dient ausschliesslich der politischen Verwirklichung.

Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Ich bitte Sie natürlich, diesem Antrag zuzustimmen. Die Linienführung führt auch nicht am Katzenssee vorbei. Wenn man die Karte studiert, dann kann man sich ein Bild davon machen, wie das angedacht ist. Die neue Stadtbahn besteht aus verschiedenen Elementen. Das eine Element ist entlang des Flughafens Glattbrugg–Rümlang–Oberglatt. Das ist ein Entwicklungsgebiet. Hier wird in nächster Zeit eine grosse Entwicklung abgehen. Der andere Ast ist Zürich-Affoltern–Regensdorf–Industrie Dällikon–Buchs. Auch dort ist eine grosse Entwicklung im Gang. Ob es dann später einmal zu einem Ringschluss kommen soll, das wird dann entschieden, wenn diese Entwicklungen stattgefunden haben. Dass die Entwicklung aber kommt, ist so sicher wie das Amen in der Kirche. Im Moment gibt der Flughafen im SIL-Prozess (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) bekannt, wo er seine Entwicklungen haben will. Das ist genau im Bereich zwischen Glattbrugg–Rümlang und Oberglatt. In diesen Bereichen wird eine ganz grosse, starke Zunahme an Arbeitsplätzen stattfinden. Vor dem Grounding hat es eine Masterplanung gegeben, die von Zehntausenden von Arbeitsplätzen gesprochen hat. Jetzt ist alles ein bisschen realistischer. Aber die Entwicklung wird tatsächlich stattfinden. Es hat jetzt einen Busvorlauf zwischen Oberglatt und Glattbrugg–Rümlang, der gut ausgelastet ist, bevor diese Bauerei begonnen hat.

Ich bitte Sie, hier weitsichtig zu denken, so, wie Sie das in Ihren Argumenten beim Strassenverkehr gebracht haben. Es geht um eine Trasseesicherung. Wenn diese Entwicklung kommt, muss man bereit sein.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Lieber Ernst Brunner, es freut mich natürlich sehr, dass der Naturschutz auch für Sie ein Thema ist. Es wäre noch schöner gewesen, Sie hätten das als Thema genommen, als es um die zweite Stauspur Richtung Zürich, also um die Strassenvorlage ging. Ich bleibe dabei, diese Linienführung ist absolut abwegig. Aber im Gegensatz zum Antrag bei der Strasse steht hier aus-

drücklich «Linienführung ist zu überprüfen». Da kann man das noch optimieren, während man das leider bei der Strassenvorlage nicht mehr kann.

Wir werden dieses Objekt unterstützen und Ihren Minderheitsantrag ablehnen.

Regierungsrätin Ursula Gut: Auch im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs ist eine Priorisierung möglicher Aus- und Neubauvorhaben nach Massgabe des erzielbaren Nutzens und der Kostenwirksamkeit unumgänglich. Schienengebundene Verkehrsmittel weisen eine sehr gute Erschliessungswirkung auf. Sie verursachen aber auch entsprechend hohe Kosten für den Bau und Betrieb der Infrastruktur. Sie sind daher gezielt zur Erschliessung der am dichtesten besiedelten Gebiete einzusetzen. Die von der Kommission in die Vorlage aufgenommene so genannte Flughafen-Westbahn verläuft überwiegend ausserhalb der Siedlungsschwerpunkte und teilweise gar in der gemäss gültigem kantonalem Richtplan freien Landschaft. In diesem Fall kann das Verkehrsaufkommen wirtschaftlicher und bedürfnisgerechter mit Buslinien bewältigt und ohne Umwege an das bestehende S-Bahn-Netz angebunden werden.

Ich bitte Sie daher, auf diesen Karteneintrag zu verzichten und damit dem regierungsrätlichen Antrag, der mit dem Minderheitsantrag identisch ist, Folge zu leisten.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 104 : 55 Stimmen, den Minderheitsantrag 157 abzulehnen.

Objekt 43, «Station Winterthur-Töss, Försterhaus»

Minderheitsantrag 159 Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

Das Objekt 43, «Station Winterthur-Töss, Försterhaus», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Hier beantragen wir, die zusätzlich zum Antrag der Regierung aufgenommene «Station Winterthur-Töss, Försterhaus» nicht in den Richtplan aufzunehmen.

Diese geforderte Station käme in die Nähe des ÖV der Stadt Winterthur zu liegen und ist daher unnötig, da das Gebiet absolut genügend erschlossen ist. Über die Station Försterhaus ist schon mindestens zweimal in allen Details in der Kommission gesprochen worden, und jedes Mal wurde der Antrag abgelehnt, da die Verkehrsfachleute deren Berechtigung immer verneint haben.

Wir bitten Sie, unserem Streichungsantrag zuzustimmen, so wie Sie schon früher dem Streichungsantrag zu dieser Station zugestimmt haben.

Hedi Strahm (SP, Winterthur): Wir lehnen den SVP-Antrag ab, denn wir wollen die «Station Winterthur-Töss, Försterhaus» im Richtplan behalten.

Die Haltestelle Försterhaus ist jetzt schon im aktuell gültigen kantonalen Richtplan eingetragen, und es gibt überhaupt keinen Anlass, dies jetzt zu ändern. Auch das regionale Gesamtverkehrskonzept Winterthur–Weinland will sich die Option Försterhaus explizit erhalten.

Die Haltestelle könnte zum Beispiel mit der S7 oder der S8 durch eine attraktive S-Bahnlinie sowohl für den Quellverkehr in den Wohngebieten Töss und Dätt nau, welche beide am Wachsen sind, als auch für den Zielverkehr, Arbeitsplatzschwerpunkt Töss, erschlossen werden.

Sobald also der Kapazitätsengpass zwischen Winterthur und Zürich auf den Gleisen behoben ist, wird die Haltestelle Försterhaus wieder zu einer attraktiven Möglichkeit, Töss und Dätt nau an den ÖV anzubinden.

Diese Option sollten wir uns nicht verbauen, darum bitte ich Sie, den Minderheitsantrag nicht zu unterstützen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die Situation am Bahnhof Winterthur gleicht jener des Zürcher Hauptbahnhofs. Die Auslastung ist zur Spitzenzeit derart hoch, dass man sich überlegen muss, ob man Umsteigeverbindungen nicht verstärkt auf die anderen Stadtbahnhöfe bringen kann. Die S-Bahn-Station Försterhaus ist im Teilrichtplan zu erhalten, weil diese Station genau diese Aufgabe übernehmen kann. Was in Seen auf die S12 gut klappt, kann mit einer Station Försterhaus auch für die S7, 8 und 16 gelingen, dass man nämlich einen Teil der Passagierströme früher auf die S-Bahn bringt und entsprechend attraktivere Busanbindungen machen kann.

Es kommt immer wieder das Argument, dass die S-Bahn nicht zur Tramstrecke verkommen dürfe. Das trifft in diesem Fall aber genau nicht zu. Wenn man das schlaue anstellt – dazu bestehen Ideen –, wird die Fahrplanstabilität deutlich erhöht. Ein Buszubringer aus dieser Ecke von Winterthur auf die Station Töss wäre wesentlich weniger attraktiv. Hier wird sichtbar, dass das Agglomerationsdenken auch in Winterthur funktioniert.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Heute würde eine Station Försterhaus enorme betriebliche Nachteile bringen. Die Kapazität würde nicht reichen. Aber wenn dereinst zwischen Effretikon und Winterthur-Försterhaus vier Gleise bestehen, dann ist diese Station sehr wichtig. Ja, Ernst Brunner, das ist eben der Spatz in der Hand im Gegensatz zum Brüttener-Tunnel. Jener wäre die Taube auf dem Dach. Also, wenn einmal vier Gleise bestehen, dann ist diese Station sehr sinnvoll, darum weil sie den Bus entlasten kann, der in Spitzenzeiten überlastet ist. Es bietet sich dann auch die Chance, S-Bahnlinien durchzubinden. Die Durchbindung von S-Bahnlinien schafft Kapazität im Hauptbahnhof.

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Ich bitte Sie auch seitens der FDP, die Station im Richtplan zu belassen und den Minderheitsantrag abzulehnen. Sie ist als Ergänzung des Haltestellenangebots gedacht. Es ist zu bedenken, dass sie in der Nähe der Industrie, sprich der Rieter AG liegt und unmittelbar neben einem Wohn- und Gewerbequartier, das erst kürzlich mit einer hohen Nutzungsdichte entstanden ist und auch Entwicklungspotenzial hat. Zudem bleibt festzuhalten, dass auch die Tössemerinnen und Tössemer diese Haltestelle wünschen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Mehrere Debatten in der KEVU haben gezeigt, dass die «Station Winterthur-Töss, Försterhaus» nicht gewünscht wird, vor allem auch vom ZVV nicht. Wenn Sie diese nun in den Richtplan aufnehmen, dann machen Sie den Fehler, dass Sie zu viele S-Bahn-Stationen im gleichen Gebiet haben. Sie verlängern also die Reisezeiten. Sie verdichten in einem Gebiet das Angebot, das Ihnen nachher Probleme bereiten wird. Willy Germann weiss es ganz genau, dass er zukünftige Probleme gewärtigen muss, wenn er diese S-Bahn-Station einträgt. Natürlich können Sie jetzt mit einer Mehrheit

dies erzwingen. Den Bau und den wirtschaftlichen Betrieb nachher werden Sie nie sicherstellen können. Es wird eine Planungsleiche bleiben. Darum ist es vielleicht besser, wenn Sie darauf verzichten, dem Minderheitsantrag Ernst Brunner stattgeben und diese Station streichen.

René Isler (SVP, Winterthur): Auch ich bin der Meinung, dass es diese S-Bahn-Station nicht braucht. Lieber Dieter Kläy, die Rieter AG liegt näher beim Bahnhof Töss als später einmal bei der S-Bahn-Station Försterhaus. Zudem wird gerade die Untere Vogelsangstrasse Richtung Töss bereits von mehreren Buslinien befahren. Das ist auch erhöht worden. Für mich wäre es ein Hemmnis, wenn durch diese Station auch die S-Bahn-Fahrt wieder länger wird. Wir haben den Bahnhof Töss, der schon relativ schlecht frequentiert ist. Ich sehe den Nutzen wirklich nicht ein, obwohl ich den Winterthurer ÖV sehr stark benutze. Es geht um die neuen Siedlungen in Töss. Sie sind nach dem neuen Busfahrplan sehr gut ausgebaut. Ich bitte Sie wirklich, wenn Ihnen die Qualität der S12 ein wenig am Herzen liegt, stimmen Sie unserem Minderheitsantrag zu.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 56 Stimmen, den Minderheitsantrag 159 abzulehnen.

Neues Objekt 1 «Tangente Glatttal–Limmattal»

Minderheitsantrag 160 Priska Seiler Graf, Peter Anderegg, André Bürgi, Marcel Burlet, Sabine Ziegler:

Das Limmattal und das Glatttal sind mit einer leistungsfähigen ÖV Tangentialen zu verbinden.

Neues Objekt 3 «direkte S-Bahn-Verbindung Unterland/Bülach–Flughafen–Oberland»

Minderheitsantrag 162 André Bürgi, Peter Anderegg, Marcel Burlet, Priska Seiler Graf, Sabine Ziegler:

Es ist eine direkte S-Bahn-Verbindung «Unterland/Bülach–Flughafen sowie Oberland–Flughafen» in den Richtplan aufzunehmen.

Neues Objekt 4 «Haltestelle Toni»

Minderheitsantrag 163 Peter Anderegg, Robert Brunner, André Bürgi, Marcel Burlet, Priska Seiler Graf, Sabine Ziegler:

Es ist eine «Haltestelle Toni» auf der Strecke vom Limmattal nach Oerlikon in den Richtplan aufzunehmen.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Im Kanton Zürich gibt es momentan zwei prosperierende Wirtschaftsregionen: das Glatttal und das Limmattal. Darf man den Prognosen glauben, wird sich dieser Trend sogar noch verstärken. Darum ist es sinnvoll und nötig, dass diese zwei Regionen innerhalb ihres Gebietes je ihre eigenen Mittelverteiler bekommen. Es liegt nun aber auf der Hand, dass diese zwei Wirtschaftsgemeinden miteinander verbunden werden sollten, auch auf dem Gebiet des ÖV. Es besteht nämlich bis heute überhaupt keine direkte ÖV-Verbindung zwischen diesen Regionen. Unser Eisenbahnnetz stammt aus dem 19. Jahrhundert. Dort baute man alle Linien sternförmig auf Zürich zu, was zu jener Zeit durchaus angebracht war. Wir erleben heute aber immer wieder die Tatsache, dass das historisch gebaute Schienennetz dem tatsächlichen Bedürfnis der Benutzerinnen hinterhinkt.

Darum stellt die SP-Fraktion den Antrag, die beiden boomenden Gebiete Glatttal und Limmattal mit einer ÖV-Tangentialen zu verbinden, damit die Pendlerströme zwischen diesen Zentren effizienter, also schneller und direkter bewältigt werden können. Diese Tangentiale sollte leistungsfähig und schnell sein und darum eben nicht über den Wasserkopf Zürich geführt werden. Dieser wird auch nach der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs genug belastet sein. Da unser Antrag eine langfristige Perspektive hat und eine realistische und sinnvolle Linienführung durch eine Machbarkeitsstudie eruiert werden muss, fehlt der berühmte Strich in der Richtplankarte noch.

Ich bitte Sie, unseren Antrag zu unterstützen.

André Bürgi (SP, Bülach): Ich spreche zum Minderheitsantrag 162. Wollen sich bei einem «Blind-» oder sonstigen «Date» eine Zürcher Oberländerin mit einem Zürcher Unterländer in der Mitte unseres Kantons treffen, werden sie sich am Flughafen treffen. Aber auch wenn sich eine Geschäftsfrau aus dem Unterland mit einem Geschäftsmann aus dem Oberland verabredet, könnte dies ebenfalls und ohne weiteres am Flughafen Kloten sein. Der Zürcher Ober- und die

Unterländerin müssen sich früher oder später verständlicherweise mal von ihren verschiedenen Treffen erholen. Vielleicht entscheidet dieser Mensch, dass er dies im Ausland tun und mit dem Flugzeug seine ausgewählte Feriendestination erreichen möchte. Schon wieder ist dieser arme Kerl am Flughafen Kloten. Bekannt ist, dass viele Wege nach Rom führen. Jetzt müssen wir bekannt machen, dass ebenso viele Wege nach Kloten führen. Der Flughafen Kloten ist zirka acht Kilometer vom Bezirkshauptort Bülach entfernt. Im Unterland leben 30'000 bis 50'000 Menschen, je nachdem wen wir zu uns zählen können, möchten oder wollen, sind es vielleicht auch 60'000 oder mehr. Wir alle haben jedoch gemeinsam, dass wir den Flughafen direkt nur mit dem Bus erreichen können. Der Fahrplan ist dann auch noch so kümmerlich, dass möglicherweise auch fundamental Grüne und/oder Grün-Rote ihr eigenes Auto benutzen, um den Flughafen zu erreichen. Ein Eintrag im Richtplan für eine mögliche Verbesserung dieser misslichen Situation zeugt von Verständnis über Mitleid bis Weitsicht. Haben wir oder Sie keine Weitsicht und kein Verständnis, so haben Sie doch wenigstens Mitleid, und stimmen Sie dem Eintrag zu.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Ich spreche zum Minderheitsantrag 161.

Die Haltestelle Toni würde das dynamisch wachsende Gebiet Zürich-West direkt mit der S-Bahn bedienen, nämlich mit den Tangentiallinien über die Hardbrücke nach Oerlikon. Nicht nur die geplante Hochschule der Künste auf dem Toni-Areal könnte zusammen mit dem Tram Zürich-West optimal erschlossen werden, sondern auch die Dienstleistungszentren. Damit wird auch der Hauptbahnhof entlastet. Für einen Halt auf dieser stark ausgelasteten Strecke sind natürlich bau- und fahrplanseitige Anpassungen und Optimierungen notwendig. Bitte stimmen Sie dem Antrag zu.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Aus arbeitsökonomischen Gründen spreche ich zu den Minderheitsanträgen 160 auch im Namen der EVP.

Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen. In den nächsten Jahren entsteht eine schnelle Tangente zwischen dem Wirtschaftsraum Limmattal und dem Wirtschaftsraum Glatttal. Diese Tangente heisst Durchmesserlinie. Eine zusätzliche unterirdische Linie bringt nichts. Sie wäre gar nicht schneller, würde aber enorme Kosten verursachen.

Offenbar wünschen Sie auch, dass man schon zu den anderen Anträgen spricht. Ich spreche im Namen der CVP noch zu 163. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen. Die SP hat sich mehrfach kulinarisch ausgedrückt. Ich möchte daran anknüpfen. Mit diesem Antrag möchte die SP offenbar einen missratenen, langsam verkohlten Kuchen mit Puderzucker geniessbar machen. Der Kuchen heisst Zürcher Hochschule der Künste auf dem Toni-Areal mit 3000 Studierenden, vor allem Musikerinnen. Nun möchte die SP diese armen lärm- und gestankgeplagten Künstlerinnen mit einer Bahnhaltestelle auf der Brücke aufheitern. Nur, die SP merkt nicht, dass sie mit ihrem Minderheitsantrag Chilly-Pulver statt Puderzucker auf den missratenen Kuchen streut, denn mit einer Haltestelle auf dieser Brücke würde der Bahnbetrieb massiv erschwert und die Bahnkapazität dort reduziert. Städtebaulich würde ein neuer Sündenfall entstehen. Sie können sich erinnern, wie der verpackte, verlängerte Waidhaldetunnel aussehen würde. Das wäre jetzt auch eine Faust aufs Auge oder auf den Kuchen. Die Konsequenz: keine Haltestelle Toni, also weg mit diesem missratenen Kuchen namens Zürcher Hochschule der Künste auf diesem Areal. Wenn schon ein neuer Kuchen, dann auf dem Kasernenareal.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich spreche zu den Minderheitsanträgen 160 und 163.

Zum ersten möchte ich Priska Seiler korrigieren. Es besteht eine leistungsfähige Tangentiale zwischen dem Flughafen und Zürich-Altstetten sowie Basel. Die Schnellzüge verkehren dort stündlich ohne Halt und ohne die Fahrtrichtung über den HB zu wechseln. Zudem haben wir in den Durchgangsbahnhof investiert. Die Zukunft wird uns zeigen, dass diese Tangentiale so entstehen wird. Sonst müssen wir uns fragen, ob wir den Durchgangsbahnhof in dieser Form wirklich noch bauen wollen.

Zum anderen macht es natürlich Sinn, wenn man die drei Anträge der SP anschaut. Wenn man auf dem Viadukt bei der Toni-Haltestelle einen Bahnhof einrichtet, dann ist klar, dass die heute bestehende Verbindung direkt nach Zürich-Altstetten ohne Umweg über den Hauptbahnhof beeinträchtigt wird. Sie wird nachher weniger leistungsfähig sein. Darum muss man sich mit dem Minderheitsantrag 160 nach neuen Möglichkeiten umschauen.

Wenn man 163 nicht einträgt, hat man dieses Problem nicht. Dann ist die Linie, die man gut sieht und die aus dem Tunnel kommt, über das Viadukt zum Bahnhof Altstetten führt, leistungsfähig genug und wird die Tangentialverbindung Limmattal–Glatttal erledigen. Zum anderen ist zur Haltestelle Toni-Areal zu sagen, wenn sie eine S-Bahn-Komposition in die Haltestelle Hardbrücke stellen und die Leute hinten einsteigen, dann können sie vorne beim Toni-Areal wieder aussteigen. Sie müssen den Zug also gar nicht bewegen, um die Haltestelle zu bedienen. Sie müssen dann höchstens ein zweites Gleis legen, damit die anderen Züge verkehren können. Alle wären dann zufrieden. Dann würden wir mit der Haltestelle Hardbrücke eine wunderbare Sache bedienen.

Darum lehnen Sie die drei Minderheitsanträge der SP klar ab. Wir haben alle Vorkehrungen. Es braucht in diesem Gebiet keine neuen Einträge.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Ich spreche zum Minderheitsantrag 160, der Tangente Glatttal–Limmattal.

Aus Sicht des Limmattals ist das kein unsympathischer Antrag. Aber, es ist zu berücksichtigen, dass wir einen massiven Ausbau auf der S-Bahn haben werden im Limmattal Richtung Zürich. Wir haben zusätzlich die Interregionalzüge, die in Altstetten anhalten und das Limmattal aufnehmen können Richtung Kloten. Wir haben die Durchmesserlinie über den Hauptbahnhof, die kommen wird, und zusätzlich die Schnellzugshalte, die in Dietikon geplant sind. Mit diesen Verbesserungen können wir absolut leben in den nächsten Jahren. Sollte dann noch ein zusätzliches Mittel nötig sein, kann man immer noch darüber sprechen, ohne Richtplaneintrag durch den Gubristtunnel einen Grossbus zu führen, um direkte Tangentialverbindungen zu machen. Das kann man abwarten. Das braucht auch keinen Richtplaneintrag.

Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Abstimmungen

Der Kantonsrat beschliesst mit 98 : 59 Stimmen, den Minderheitsantrag 160 abzulehnen.

Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 53 Stimmen, den Minderheitsantrag 162 abzulehnen.

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 74 Stimmen, den Minderheitsantrag 163 abzulehnen.

Neues Objekt 5 «neue Linie Rüti–Uznach»

Minderheitsantrag 164 Robert Brunner:

Es ist eine neue Bahnlinie «Rüti–Uznach» in den Richtplan aufzunehmen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Mit Ernüchterung stelle ich fest, dass für Ergänzungsanlagen des ÖV hier im Rat wenig bis kein Musikgehör vorhanden ist. Ich meine, die Revision des Richtplans sollte für die kommenden 30 Jahre Schwachstellen der Anlagen, welche im Netz kein Kontinuum ergeben, ausmerzen helfen. Nicht alles muss realistisch sein. Das sind die elenden MIV-Tunnels auch nicht. Die Verbesserung der Infrastruktur zwischen Rüti und dem Raum Schmerikon–Uznach ist als langfristiges Ziel zu verfolgen. Es ist eine Tatsache, dass der Raum Glatttal–Zürcher Oberland mittels Spitzkehre im Bahnhof Rapperswil kompliziert mit der Region Zürichsee–Linth und Glarus verlinkt ist. Diese direkte Bahnlinie nun entspringt einem regionsübergreifenden Bedürfnis und wird von den Verkehrsdepartementen der Nachbarkantone und Regionalplanungsgruppen anerkannt und unterstützt. Genau diese Funktion hat doch die Richtplanung, nämlich sinnvolle Ergänzungen der Linienführungen anzudenken und festzuhalten.

Unterstützen Sie bitte diesen Antrag.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst 136 : 12 Stimmen, den Minderheitsantrag 164 abzulehnen.

4.3a Fuss- und Veloverkehr

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Damit sind wir am Ende des Kapitels öffentlicher Verkehr angelangt. Es ist abgeschlossen.

Wir kommen jetzt zum Kapitel 4.3a, Fuss- und Veloverkehr. Wir werden alle Anträge gemeinsam behandeln. Es sind sechs Anträge, alle vom gleichen Antragsteller, und zwar 165, 166, 167, 168, 169 und 170.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU: Wir sind nun beim Hauptgang angekommen, der Klimax. Wenn man es sich eigentlich überlegt, ist diese Form der Mobilität per Fuss oder auf dem Velo doch das Natürlichste und das Erste, was man erlernt und auch das Letzte, was man macht. Schon das Orakel von Delphi hat den Rat Suchenden das Rätsel aufgegeben: Was bewegt sich zuerst auf vier, dann auf zwei und am Schluss auf drei Beinen? Es ist der Mensch in seinen ursprünglichen Bewegungsqualitäten.

Sie müssen keine Sorge haben, wir tischen Ihnen weder Vibrantenschuhsohlen an einer Tatar-Sauce auf, noch werden Sie gegrillte Gummiringchen meines Rennvelos verspeisen müssen.

Fuss- und Veloverkehr wurde als wichtigster Verkehrsträger für urbane Strecken erkannt. Mitte der Neunzigerjahre kam man zur Einsicht, dass diese Verkehrsform sowohl Strassen wie auch den öffentlichen Verkehr entlastet, einen wichtigen Beitrag zur Gesundheitsförderung leistet wie auch überhaupt das effizienteste und effektivste Verkehrsmittel darstellt. In der Schweiz werden 47 Prozent aller Wegetappen zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Da innerorts die meisten Wege unter fünf Kilometer lang sind, ist das Potenzial des Langsamverkehrs noch wesentlich grösser. Heute ist es, nicht nur wegen seiner Geschwindigkeit, im Vergleich zum stehenden Vehikel auf den Strassen oft rascher, flexibler und effizienter am Zielort. Veloverkehr erlebt regelrechten Aufschwung, wo die Infrastrukturen es zulassen, und weil es im Trend liegt. Heute strampelt der gestresste Manager seinen überfüllten Adrenalinpiegel und vielleicht auch ein paar überflüssige Kilos fleissig mit dem Fahrrad in der Stadt ab. Sitzen Sie auf ein Fahrrad oder flanieren Sie einmal eine Strasse runter, dann merken Sie bald, welch glücklicher Mensch Sie sind.

Regierungsrätliche Empfehlung, das gesunde Beigemüse: In der regierungsrätlichen Stellungnahme in der gemeinsamen Sitzung der KPB und der KEVU am 16. August 2006 wurde das Kapitel 4.3a von Regierungsrätin Ursula Gut positiv bewertet.

Auch im Vorprüfungsbericht des Bundesrates fiel die Stellungnahme des ASTRA positiv für den Fuss- und Veloverkehr aus. Es ist das ASTRA, welches eine Stelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs hat.

Zur Karte: Was hier vorliegt, sieht etwas anders aus als die Karten, die Sie bis anhin gesehen haben. Nach den reinen Regeln der Kunst der Raumplanung handelt es sich hier eigentlich um einen richtigen Richtplaneintrag, weil er nämlich nicht parzellengenau ist. Er sagt aus,

wie, was und in welcher Art der Fuss- und Veloverkehr geführt und gefördert werden soll. Die regionalen Richtpläne sind laut Gesetz zuständig für die Festlegung der Radwege. Der kantonale Richtplan ist deshalb nur für die wesentlichen Anbindungen der nationalen und internationalen Netze zuständig. Für den Fuss- und Veloverkehr heisst dies konkret: Fuss-, Rad-, Reit- und Wanderwege.

Es gibt auch qualitative Merkmale, die erfüllt werden müssen im Rahmen der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Zu beachten ist dabei insbesondere die Verkehrssicherheit. Die Querung von Verkehrswegen muss sicher attraktiv gestaltet werden. Es wird auch von der Aufenthaltsqualität gesprochen. Damit sind wir schon mitten in der Siedlungspolitik oder auch beim Siedlungsplan. Neue Plätze sowie übersichtliche und freundliche Räume müssen gestaltet und gefordert werden. Der Fussgänger und die Fussgängerin dürfen nicht mehr an den Rand oder unter den Boden gedrängt werden. Sehr interessant ist, dass nur hier im Richtplan Raum für Personen mit einer Mobilitätsbehinderung genannt wird. In anderen Kapiteln ist dies ausgelassen. Also die Verpflichtung zur Umsetzung des Behindertengesetzes wird nur hier relevant.

Im Rahmen der Diskussion über die Grundsätze des öffentlichen Verkehrs haben wir etwas vertieft über das Thema gesprochen. Eine Minderheit der KEVU will das Kapitel streichen und sieht nur die regionalen Richtpläne als adäquates Mittel für die Planung des Fuss- und Veloverkehrs. Der Minderheitsantrag hat durchaus etwas Attraktives an sich und würde die Vorlage um ein paar Seiten kürzen. Aber er verkennt die Wichtigkeit dieses Verkehrsträgers, der unbedingt einen Eintrag im kantonalen Richtplan braucht.

Jetzt wird aufgetischt, und ich wünsche Ihnen einen guten Appetit.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich muss effektiv sagen, ich weiss nicht mehr, wo wir hier sind. Die Ordnungsanträge waren nicht sehr klar.

Kapitel Fuss- und Veloverkehr: Dieses Kapitel war ursprünglich in verschiedenen Kapiteln hauptsächlich zwischen den Zeilen versteckt. So herausgeputzt in einer klaren und schnörkellosen Richtplansprache präsentiert es sich als das, was es sein soll: neben der Gesamtverkehrsstrategie das zweitwichtigste Kapitel. Es ist gerade darum das zweitwichtigste Kapitel, weil zu jeder Tageszeit mehr Personen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind als mit jedem anderen Verkehrsmittel. Die Minderheitsanträge 165 bis 169 bezwecken alle, die-

sem Kapitel die Verbindlichkeit zu nehmen. Dieses Kapitel ist nach dem Kapitel Gesamtverkehrsstrategie das wichtigste Kapitel in diesem Richtplan, weil wirklich alle profitieren. Darum braucht es eine hohe Verbindlichkeit. Wortklaubereien wie «die Regionen streben an» oder «richten sich nach den Möglichkeiten der Gemeinden» sind doch gerade eine Aufforderung für schlafmützige Gemeinden oder Regionen. Wir haben schon heute enorme Unterschiede zwischen den Regionen, aber dass man gleich die Ausreden noch in den Richtplantext schreiben muss, das geht uns zu weit. Wir lehnen die Minderheitsanträge ab.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Ich habe zuerst eine Verständnisfrage. Sind wir jetzt beim Eintreten oder bei den Minderheitsanträgen?

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wir sind jetzt bei den Kapitelgrundsätzen, die gewünscht werden.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Mit der Einfügung eines gesonderten Kapitels über den Fuss- und Veloverkehr kommt dem Langsamverkehr im Richtplan eine zu grosse Bedeutung zu. Wir anerkennen, dass der Fuss- und Veloverkehr Bestandteil eines Gesamtverkehrskonzepts ist und entsprechend seinem Stellenwert auch behandelt werden muss. Zwischen den übertriebenen Forderungen der IG Velo (*Interessengemeinschaft Velo*), wie sie an einer KEVU-Sitzung vorgetragen worden sind, und dem Machbaren gehen die Meinungen weit auseinander.

Nach Meinung der SVP fanden die Anliegen der Velo-Lobby denn auch Niederschlag im neuen Kapitel 4.3a, Fuss- und Veloverkehr. Wir haben versucht, dem angesetzten Speck etwas zu Leibe zu rücken und dem Kapitel eine Abmagerungskur verpasst.

Während man von links-grüner Seite keine Gelegenheit verpasst – siehe auch im Kapitel Strassenverkehr –, dem MIV möglichst viele Steine in den Weg zu legen, stellt man völlig überrissene Forderungen, wenn es um den Veloverkehr geht, wohl wissend dass der Topf, aus dem man sich ganz ungeniert bedient, aus den Abgaben des Strassenverkehrs gespiesen wird. So ist es nun einfach nicht möglich, jedem Verkehrsteilnehmer seinen eigenen Strassenraum zur Verfügung zu stellen und schon gar nicht jeder Velokategorie ihren eigenen.

Es ist Rücksichtnahme gefragt, und zwar nicht nur vom Automobilisten, sondern auch vom Velofahrer, vor allem dann, wenn noch andere Langsamverkehrsteilnehmer den Veloweg mitbenützen. So wenig wie der Autofahrer auf der Strasse König ist, so wenig darf es der Velofahrer auf dem Veloweg sein. Im Weiteren sei hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt, dass die Velofahrer nebst Rechten selbstverständlich auch Pflichten haben. Ich denke da vor allem an die lichtlosen Kamikazefahrer in der Nacht und die todesmutigen Rotlicht-Überfahrer.

Dass sich ein Radwegnetz auf Gemeinde-, Regions- und Kantonebene aufeinander abstimmen muss, scheint uns selbstverständlich. Der Ausbau desselben muss auch auf den Strassenbau und die Strassensanierung, dessen Bestandteil es zum Teil ist, Rücksicht nehmen. Es bestehen somit zeitliche und finanzielle Abhängigkeiten. Dem ist Rechnung zu tragen.

Absolut inakzeptabel für die SVP in diesem Kapitel ist einmal mehr der versuchte Eingriff in privates Eigentum. Einmal mehr wird hier versucht, mit leisen Pfoten daherkommend unter dem Titel Fuss- und Radwegnetz entlang von Fluss- und Seeufern privates Eigentum zu beschneiden.

Abschliessend kann gesagt werden, dass der vorliegende Wortlaut des eingeschobenen Kapitels Fuss- und Veloverkehr bei weitem den Stellenwert des Langsamverkehrs übersteigt. Während im Wort zum Sonntag beim Eintreten zum Richtplan vom Stuhle Gabi Petri das Strassenkapitel mit der Strassenkarte von Kümmerly und Frey verglichen worden ist, tue ich heute ein Gleiches vom weltlichen Stuhle Hanspeter Haug aus mit dem Vergleich zum Märchen «Tischlein deck dich», oder auf den Antragsteller für ein separates Kapitel Fuss- und Velonetz Roland Munz übertragen «Roland im Schlaraffenland».

Wir lehnen die übertriebenen Begehrlichkeiten der Velo-Lobby ab. Die Minderheitsanträge der SVP rücken dieses Kapitel ins richtige Licht. Unsere Richtschnur war nicht Begehrlichkeit, sondern Zweckmässigkeit und Augenmass. Ich lade Sie ein, im Sinne der Vernunft unseren Anträgen zuzustimmen.

André Bürgi (SP, Bülach): Kommen wir nach den Gehässigkeiten wieder zu den Sachlichkeiten.

Die Aufnahme eines Kapitels Fuss- und Veloverkehr in den neuen kantonalen Richtplan ist oder wäre ein Schritt oder eine Pedalumdrehung in die richtige Richtung. Der Zeitpunkt dafür scheint günstig zu sein. Es scheint, als ob es eine Mehrheit gibt, die willens und zum gleichen Zeitpunkt auch in der Lage ist, zu differenzieren. Wenn sich Füsse oder Velos bewegen, nennen wir diesen Zustand momentan Fuss- und Veloverkehr. Der Fuss- und Veloverkehr wird andere Verkehrsträger nicht ersetzen können. Dies ist aber auch nicht das Ziel. Das Ziel muss oder mindestens müsste sein, dass wir die entsprechende Infrastruktur aufbauen, um den Fuss- und Veloverkehr überhaupt attraktiv zu machen. In der Vergangenheit wurde zwar einiges gemacht, aber noch vieles nicht. Das Radwegnetz muss zügig und vernünftig ausgebaut werden. Ausreden, wie es habe zu wenig realisierbare Projekte, müssen ausbleiben. Es müssen mehr Taten als Worte folgen. Die Regierung müsste einen kurzfristigeren Realisierungshorizont für die Radwegnetze in unserem Kanton festlegen. Der Fuss- und Veloverkehr kann andere Verkehrsträger nicht ersetzen, aber ergänzen. Wäre die Umsetzung des kantonalen Radwegnetzes so effizient gewesen wie mein Votum, wäre es noch vor dem Ende dieser Richtplandebatte fertig gestellt gewesen.

Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf): In den Kapitel 4.2 und 4.3 des Verkehrsrichtplans werden vor allem die Teile Strassen und die wichtige Funktion des öffentlichen Privatverkehrs besprochen. Mit einem schlanken Kapitel über den Fuss- und Veloverkehr wird ein System Personenverkehr im Richtplan vervollständigt. Der Fuss- und Veloverkehr war und ist für den Menschen natürlicherweise von Bedeutung und ist als Querschnittsthema vor allem in regionalen Richtplänen in der Gesamtverkehrskonzeption und in den verkehrspolitischen Zielen des Regierungsrates erwähnt. So heisst es dort zum Beispiel: «Der Kanton Zürich fördert den langsamen Individualverkehr vor allem in dicht besiedelten Räumen und auf kurzen Distanzen.» In der Antwort zu einem FDP-Postulat im Jahr 1999 sieht der Regierungsrat im Einbezug des Fuss- und Veloverkehrs einen Teil der Standortqualität des Kantons Zürich und einen Schlüsselfaktor in der Politik des Regierungsrates. Jedes Verkehrsmittel soll dort eingesetzt werden, wo es seine besonderen Stärken aufweist.

Dieser Grundsatz ist für die FDP zentral. Daher unterstützen wir die Schaffung des eigenen Kapitels im Verkehrsrichtplan für den Fuss- und Veloverkehr. Der Fuss- und Veloverkehr ist besonders wichtig in

den Agglomerationen. Er kommt insbesondere in den dicht besiedelten Räumen zum Tragen, weil der nicht motorisierte Verkehr mit einem umweltschonenden und kosteneffizienten Verkehrsmittel einen bedeutenden Teil des Verkehrsaufkommens übernehmen und damit auch einen Beitrag zur Verringerung der Verkehrsprobleme leisten kann.

Die FDP unterstützt alle Bemühungen, dass entsprechende Massnahmen schnellstmöglich an die Hand genommen werden. Besondere Beachtung ist dem Fuss- und Veloverkehr als Zubringer zum öffentlichen Verkehr zu schenken. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit überkommunaler Bedeutung sind leistungsfähige und attraktive Zugänge freizuhalten und zu schaffen. Dies betrifft insbesondere die Strassengestaltung zur Erleichterung des Fuss- und Veloverkehrs. An den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssten auch ausreichende Aufenthaltsräume und Veloabstellplätze geschaffen werden. Der Veloverkehr muss als System angesehen werden wie jedes andere Verkehrsmittel auch. Zudem ist das Velo gesund, schnell, leise und umweltfreundlich. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Fuss- und Veloverkehr Bestandteil von attraktiven und umweltfreundlichen Transportketten über längere Distanzen. Die FDP begrüsst deshalb die Bemühungen des Bundes zur Anhebung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr.

Das Kapitel enthält keine Objektliste, weil die Dinge in den regionalen Richtplänen bereits festgelegt sind. Deshalb sind auf kantonaler Stufe übergeordnete Festlegungen zu machen nicht solche, die sich spezifisch auf ein bestimmtes Vorhaben beziehen. Es kann deshalb aus Sicht der FDP nicht sein, dass mit den Umsetzungsmassnahmen die Gemeindeautonomie in ungebührlicher Weise eingeschränkt wird. Die FDP setzt sich für ein schlankes, strategisch ausgerichtetes Kapitel ein und unterstützt aus diesem Grund die Minderheitsanträge.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich nehme Stellung zu den Grundsätzen und zu allen Minderheitsanträgen 165 bis 170. Ich bitte Sie, alle diese Minderheitsanträge abzulehnen.

Hanspeter Haug, Sie lehnen «übertriebene Begehrlichkeiten der Velo-Lobby» ab. Angesichts der Milliarden für den Strassenbau blasen Sie also wahrlich eine Mücke zu einem Elefanten auf. In einem Punkt haben sie ein bisschen Recht. Ob ein solches Kapitel der reinen Lehre planerischer Systematik genügt, spielt längst keine Rolle mehr. Im

Planungsdschungel ist die planerische Ordnung ohnehin längst verschollen. Dieses Kapitel ist nicht zu unterschätzen. Ohne den Velo- und Fussverkehr stünde das Gesamtsystem Personenverkehr auf wackligen Füßen. Es stimmt, was auch die SVP ausgeführt hat, der ÖV könnte auf Jahre hinaus in den Spitzenstunden gar nicht viel mehr MIV substituieren. Es ist hingegen der Velo- und Fussverkehr, der noch ein riesiges Potenzial hätte. Je nach Gebiet sind nämlich zwischen 20 und 50 Prozent der Autofahrten kürzer als drei Kilometer, also in Velo- oder Fussdistanz. Flankierende marktwirtschaftliche und verkehrsbeeinflussende Massnahmen könnten automobiler Kurzfahrer, die nicht selten auch Kurzdenker sind, dazu bewegen, für kurze Distanzen das Velo zu benützen. Oder sollen wir es lächelnd hinnehmen, dass Automobilisten im klimatisierten Auto zwei Kilometer ins Fitnesszentrum fahren, um sich dort eine halbe Stunde auf dem Velo fit zu strampeln? Oder sollen wir grosszügig einfach hinnehmen, dass der unregelmässige Sonntagsblickleser seine Zeitung am Kiosk in 400 Meter Entfernung mit dem Auto holt? Sollte der Staat nicht mit Sensibilisierungskampagnen darauf aufmerksam machen, dass ein Schulweg zu Fuss oder allenfalls per Velo auch gesundheitsfördernder wäre statt im Auto der Eltern? Oder dass man sich nicht unbedingt umweltfreundlich verhält, wenn man zehn leere Flaschen zur Sammelstelle fährt. Einige Beispiele, was alles vorkommt.

Mit relativ wenig Geld könnte vor allem in Ballungsgebieten mit der Verbesserung des Velo- und Fussverkehrs eine sehr grosse Wirkung erzielt werden; mit Geld auch dank einer breiten Zweckbindung aus dem Roadpricing. Wenn wir mit der Siedlungsentwicklung nach innen ernst machen, dann werden die Wege noch kürzer. Aber höhere Dichten müssen zwangsläufig verbunden sein mit einer restriktiven Parkraumpolitik der Autos und mit einem grosszügigen regelsicheren Angebot an Veloabstellplätzen an den Zielorten, auch neben Bus- und Tramhaltestellen, an Bahnhöfen ohnehin. Der Velo- und Fussverkehr hätte gerade als Feinverteiler der Bahn ein riesiges Potenzial. Da hapert es aber bereits heute. Es wird sich noch verschärfen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Es ist geradezu absurd, von einer Eigentumsbeschränkung beim Fuss- und Veloverkehr zu sprechen. Denken wir doch daran, lieber Hanspeter Haug, was passiert, wenn wir die äussere Nordumfahrung realisieren. Das sind Hektaren von gutem Kultur- und Ackerland. Glauben Sie, die werden alle freiwillig hergegeben? Es ist schrecklich, solche Vergleiche zu machen. Der

Fuss- und Veloverkehr ist nicht irgendetwas. Er hat Zukunft. Bei Fuss- und Veloverkehr schlagen wir nicht nur zwei Fliegen, sondern einen ganzen Schwarm Fliegen mit einem Schlag. Der Fuss- und Veloverkehr ist die umweltverträglichste Fortbewegung überhaupt. All jene, die mit dem Velo fahren oder zu Fuss gehen, fordern, dass nicht noch die Luft belastet wird durch Motoren. Weil diese auf das Auto, das Motorfahrrad oder sogar den Zug verzichten, haben wir eine bessere Luft. Das Pedaltreten oder das Zu-Fuss-Gehen wird immer gesünder. Das müssen wir auch einmal sehen, wenn auch vielleicht nur in kleinen Schritten. Sie müssten eigentlich froh sein, wenn möglichst viele zu Fuss gehen und mit dem Velo fahren, dann kommt der Verkehrskollaps etwas später. Unsere Kinder und auch wir selber sind etwas zu dick. Da ist es doch nur zu wünschen, dass möglichst viele mit dem Velo fahren oder zu Fuss gehen. Es hat noch eine weitere gute Auswirkung. Man kann auch kommunizieren, wenn man miteinander zu Fuss unterwegs ist.

Wir werden darum alle Minderheitsanträge ablehnen.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Die überhaupt umweltfreundlichste Art und Weise der Fortbewegung ist diejenige des Langsamverkehrs. Damit meine ich nicht den Stau auf der Autobahn, sondern zu Fuss, mit dem Velo, den Inline und so weiter. Der Phantasie sind hier keine Grenzen mehr gesetzt. Der Antrieb mit Muskelkraft erzeugt minimste CO₂-Ausstösse, setzt die Energie am effizientesten ein, ist gesund, braucht am wenigsten Platz und erzeugt am wenigsten Lärm. Gerade in dieser Art der Fortbewegung steckt bei uns am meisten Potenzial, vor allem im Bereich von Kürzeststrecken. Verstehen Sie mich hier bitte richtig, ich möchte nicht zurück ins 18. Jahrhundert, als wir auch Strecken wie Uster–Zürich noch zu Fuss zurückgelegt haben. Aber etwas mehr Bewegung tut uns allen gut, spart Gesundheitskosten und Kosten für überflüssig gewordene Präventionskampagnen.

Einiges Negative bleibt aber trotzdem zu erwähnen. Die Rahmenbedingungen für den Velo- und Fussverkehr sind heute immer noch flächendeckend viel zu schlecht. Glauben Sie mir, mit 5000 bis 6000 Kilometer auf dem Rennvelo und Mountainbike pro Jahr weiss ich, wovon ich spreche. Dabei geht es nicht primär darum, möglichst viele Velowege zu bauen. Die brauchen nämlich auch Land und helfen vor allem der Strasse, weil die Velos dann dort weg sind. Es geht um ein velofreundliches Grunddenken beim Bau von Strassen und Wegen

und entsprechender Rücksichtnahme respektive Bevorzugung im täglichen Strassenverkehr. Als Beispiel sind Kreiselbauten zu erwähnen, die häufig sehr velounfreundlich realisiert werden.

Zur Förderung des umweltfreundlichen Langsamverkehrs, der uns allen mehr Gesundheit und Wohlbefinden bringt, lehnen die Grünliberalen alle Minderheitsanträge ab.

Roland Munz (SP, Zürich): Ich spreche zu den verschiedenen Minderheitsanträgen der SVP.

Wer einen guten Braten macht, hat auch ein gutes Herz. Das hat Wilhelm Busch gesagt. In der Gesamtverkehrskonzeption des Regierungsrates ist dem Velo- und Fussverkehr ein eigenes Kapitel gewidmet. Damit bestätigt der Regierungsrat, den vom Bund vorgespurten Trend, der auch in den Agglomerationsprogrammen Umsetzung gefunden hat, nämlich der Fuss- und Veloverkehr (FVV) ist gleichwertige Verkehrsform wie der MIV und wie der ÖV. Vermutlich ist er sogar wichtiger als die Parkierung.

Fuss- und Radwege sind attraktiv, direkt, behindertengerecht und vertrauenserweckend zu gestalten. Dabei sind nicht bloss attraktive Wege für den Freizeitverkehr, sondern ebenso direkte Routen für den Alltagsverkehr per Rad zu realisieren. Für Radfahrende sind zudem durchdachte Parkieranlagen einzurichten. Im Besonderen an Knoten des öffentlichen Verkehrs sind gut ausgebaute Parkieranlagen zu erstellen. Dieses Kapitel enthält entsprechende Forderungen. Dieses Kapitel, das auf unseren Antrag hin geschaffen worden ist, ist trotzdem überhaupt nicht ein links-fundamentalistisches Kapitel. Verglichen mit dem bürgerlichen Strassenbauwunschkonzert hält dieses Kapitel durchaus Mass. Es definiert akzeptable Ziele und schlägt taugliche Massnahmen zu deren Erreichung vor. Werden die in diesem Kapitel gesetzten Ziele auf allen Stufen durch wirksame Massnahmen angegangen, kann die Grundlage unterstützt werden, dass immer mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Fahrrad verkehren. Das ist gesund und volkswirtschaftlich sinnvoll.

Die Minderheitsanträge 166 bis 170 der SVP auf Verwässerung des neuen Kapitels sind allesamt abzulehnen. Abgeschwächte «Kann-Bestimmungen» oder «Soll-Formulierungen» führen nicht zu den angestrebten Zielen. Auch der Gesamtverkehrskonzeption und einer

möglichen Aufwertung von Aussenräumen wird ganz klar das Wasser abgegraben. Bezüglich der Eigentumsbeschränkungsaussage von gegenüber schliesse ich mich voll und ganz Gerhard Fischer an.

Im Minderheitsantrag 165 werden ein paar beliebig ausgewählte Selbstverständlichkeiten festgestellt. Das kann so als Präambel vielleicht durchaus nett sein, als Zieldefinition taugen sie aber schliesslich überhaupt nicht. Lesen Sie bitte den Antrag. Er definiert kein einziges Ziel. Obwohl auch sie in der Kommission über die neue Terminologie von Fachpersonen aufgeklärt worden ist, fällt die SVP in ihrem Antrag in die längst aufgegebene, überholte Bezeichnung «Langsamverkehr» zurück, die so gar nicht mehr gebräuchlich ist, da alle ausser der SVP erkannt haben, dass die Kategorisierung nach vermuteter Verkehrsgeschwindigkeit heute nichts mehr taugt, genau so wenig wie ihr Antrag.

Haben wir ein gutes Herz, machen wir ein geniessbares Kapitel nicht schlecht und lehnen wir deshalb alle Minderheitsanträge der SVP ab.

Regierungsrätin Ursula Gut: In der regierungsrätlichen Vorlage zur Revision des Verkehrsrichtplans war ursprünglich kein eigenes Kapitel Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. Die entsprechenden Querverweise waren in den übrigen Kapiteln namentlich betreffend Gesamtverkehrsstrategie Strassenverkehr, öffentlicher Personenverkehr und Parkierung enthalten. Der Regierungsrat stellte damit die Schnittstellen und Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln in den Vordergrund. Er wollte keineswegs die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs mindern. Bezüglich der Umweltwirkungen sind der Fuss- und der Veloverkehr allen anderen Verkehrsmitteln überlegen. Sie sind nahezu geräuschlos und erzeugen keine Schadstoffemissionen. Die hohe Effizienz, die sich durch den geringen Platzbedarf ergibt, kann den Fuss- und Veloverkehr insbesondere in dichten Siedlungsräumen des Kantons Zürich zum Tragen bringen. Die Verkehrsbewältigung in den Agglomerationen wäre ohne den Beitrag des Fuss- und Veloverkehrs gar nicht möglich. Auch die übrigen Verkehrsteilnehmer sind zumindest auf den ersten und letzten Metern ihres Weges auf die eigenen Füsse oder das Velo angewiesen. Das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich vom September 2006 trägt dem Rechnung, indem die erste der fünf Teilstrategien dem Fuss- und Veloverkehr gewidmet ist.

Die kantonsrätliche Kommission ist nun zum Schluss gekommen, es sei ein eigenständiges Kapitel Fuss- und Veloverkehr in den Richtplan aufzunehmen und hat einen Entwurf ausgearbeitet. Ich stelle fest, dass dieser Entwurf den Erkenntnissen des Regierungsrates, wie sie im Gesamtverkehrskonzept zum Ausdruck kommen, in hohem Mass entspricht.

Ich empfehle Ihnen deshalb, dem Kapitel Fuss- und Veloverkehr gemäss Kommissionsvorlage zuzustimmen.

4.3a.1 Zielsetzungen

Minderheitsantrag 165 Hanspeter Haug, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Ruedi Menzi, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:

4.3a.1 «Zielsetzungen», Neufassung

Der Fuss- und Veloverkehr stellt im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr einen Teil des Gesamtsystems «Personenverkehr» dar.

Ihm kommt bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr eine Bedeutung zu. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Fuss- und Veloverkehr zudem Bestandteil von Transportketten auch über längere Distanzen.

Die Stärken liegen beim Fussverkehr bei Distanzen unter einem Kilometer und beim Veloverkehr unter fünf Kilometern. Der Langsamverkehr ist auf sichere und behindertengerechte Verbindungen angewiesen.

Eventualminderheitsantrag 166 Hanspeter Haug, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Ruedi Menzi, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:

1. Absatz, letzter Satz, Streichung

...Mit der konsequenten Förderung des Fuss- und Veloverkehrs können sowohl positive Effekte für die Volkswirtschaft wie auch für die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung erzielt werden.

Grosse Potenziale ...

4.3a.3 Massnahmen zur Umsetzung

b) Regionen

Minderheitsantrag 167 Hanspeter Haug, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Ruedi Menzi, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:

Neufassung von 4.3a.3 b) Regionen

In den regionalen Richtplänen wird ein gemeindeübergreifend koordiniertes Fuss- und Velowegnetz angestrebt. Die Regionen wirken mit bei der Erarbeitung von Fördermassnahmen im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten.

c) Gemeinden

Minderheitsantrag 168 Hanspeter Haug, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Ruedi Menzi, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:

Neufassung von 4.3a.3 c) Gemeinden

Die Gemeinden fördern den Fuss- und Veloverkehr entsprechend ihren Möglichkeiten.

Eventualminderheitsantrag 169 Hanspeter Haug, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Ruedi Menzi, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:

Neufassung von 4.3a.3 c), Streichung letzter Satz

Die Gemeinden tragen den ... im öffentlichen Raum. Sie realisieren sichere, attraktive, direkte und behindertengerechte Fuss- und Veloverbindungen zu öffentlichen Bauten ... des öffentlichen Verkehrs in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Betreibern und Eigentümern dieser Einrichtungen.

Eventualminderheitsantrag 170 (zu Kapitel 4.3a) Hanspeter Haug, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

Es soll im Richtplan kein eigenes Kapitel «Fuss- und Veloverkehr» geben.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Ich halte mich kurz, ich spreche nicht sechsmal zehn Minuten. Das ist sicher in Ihrem Sinn. Ich spreche zu den Minderheitsanträgen 165, 167 und 168. Ich fasse dies zusammen.

Wir beantragen Ihnen, die Zielsetzungen neu zu fassen und dies im Sinne von Entschlackung. Wir haben uns auf Kernaussagen beschränkt und das Wesentliche hervorgehoben. Insbesondere sind wir der Meinung, wenn auf die Stärken des Veloverkehrs in einer Distanz von fünf Kilometern hingewiesen wird, dass dies nicht auch noch länger umschrieben werden muss. Im Weiteren müssen Transportketten vor allem zweckmässig sein. Das Wort «attraktiv» öffnet in diesem Zusammenhang Wünschen und Begehrlichkeiten Tür und Tor. Bei den Regionen steht einmal mehr die Zweckmässigkeit im Vordergrund. Dass gemeindeübergreifend koordiniert wird, scheint uns selbstverständlich. Aus der Optik der Gemeinde muss ein Radweg auch dort angelegt werden können, wo es die Verhältnisse zulassen, selbst wenn es nicht unbedingt attraktiv ist. Eine Gemeinde hat weit wichtigere Aufgaben als nur das Wohl der Velofahrer zu befriedigen. Die vorliegende Fassung kann ich nur als übertriebenen Wunschkatalog bezeichnen. Auch hier gilt einmal mehr die Zweckmässigkeit. Dass dazu die Sicherheit gehört, ist uns allen klar. Innerorts werden Flurstrassen in das Velowegnetz einbezogen. Diese Flurstrassen haben unterschiedlichen Ansprüchen zu genügen. Sie dienen nebst dem Velofahrer auch noch den Spaziergängern. Sie dienen aber auch – dies ist der ursprüngliche Zweck – der Bewirtschaftung von Feldern. Der gleiche Grundsatz gilt auch entlang von Hauptverkehrsstrassen, wo Radwege angelegt worden sind.

Alle diese Überlegungen haben uns zur Neufassung dieser Abschnitte bewogen. Stimmen Sie den Minderheitsanträgen der SVP zu. Sie verhindern damit ein Ausufern eines übertriebenen Wunschkatalogs.

Abstimmungen

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 84 Stimmen, dem Minderheitsantrag 165 zuzustimmen.

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 84 Stimmen, dem Minderheitsantrag 167 zuzustimmen.

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 84 Stimmen, dem Minderheitsantrag 168 zuzustimmen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Eventualminderheitsantrag 170 ist zurückgezogen.

4.4 Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB: Dieses Kapitel verdient eine Lagebeurteilung. Ich stelle Ihnen die Veränderungen vor. Hier handelt es sich teilweise um Neuland.

Wie bereits aus der Umschreibung des Kapitels hervorgeht, handelt es sich um zwei Koordinationsbereiche, um die Artverteilung, Anzahl und Grösse von Parkieranlagen einerseits und um die Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen (VE) andererseits.

Vorweg halte ich fest, dass im Richtplan 1995 ausschliesslich Parkieranlagen bezeichnet wurden. Das Ziel war die Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Angestrebt wurde bei jeder Bahnstation eine angemessene Anzahl Parkplätze, um sämtliche Zubringerverkehrsarten zu optimieren. Explizit wurde damals schon festgehalten, dass diese Voraussetzungen auch den Einkaufs- und Freizeitverkehr zu beachten haben, um ein grösseres Umsteigepotenzial zu erzeugen. Auf kantonaler Ebene wurden zwei Anlagen aufgenommen, die bestehende Parkieranlage am Flughafen und eine unterirdische Anlage Zürich-Kasernenareal in Verbindung mit einer Sihltiefstrasse. Alle nicht im kantonalen Richtplan bezeichneten Parkieranlagen sind in die regionalen und kommunalen Verkehrsplänen aufzunehmen.

Diese Ziele und Massnahmen wurden auch in der regierungsrätlichen Vorlage weiterverfolgt. Bei den Parkieranlagen von kantonaler Bedeutung sind anlagespezifische Anforderungen vorgesehen. Zum Beispiel sollen am Flughafen mindestens 42 Prozent aller Personenfahrten im langzeitigen Verkehr mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden. Die Parkieranlage Kasernenareal soll ausschliesslich mit dem geplanten Stadttunnel erschlossen werden. Einen Vorentscheid haben Sie bereits mit der Zustimmung zum Stadttunnel gefällt. Die Steuerung unterliegt dem Gesamtverkehrscontrolling. Bei Abweichungen sind ergänzende Massnahmen zu treffen.

Die Mehrheit der Kommission unterstützt die Vorgaben zu den Parkierungsanlagen und unterstützt somit auch die regierungsrätlichen Vorgaben in diesem Zusammenhang.

Die Minderheit möchte die anlagespezifischen Anforderungen der Parkierungsanlagen am Flughafen höher setzen, das heisst den langzeitigen Verkehr auf 50 oder noch höher ansetzen und den Eintrag Parkierungsanlage Kasernenareal streichen.

So weit so gut zum Thema Parkierungsanlagen.

Zum Thema verkehrsintensive Einrichtungen: In diesem Bereich des Kapitels betreten wir Neuland. Der Handlungsbedarf wurde der Kommission schon beim Eintreten in die Vorlage erläutert. Im Kern der Sache ist er unbestritten, sonst hätte dieser Teil der Vorlage gestrichen werden müssen. Dies wollte die Kommission ausdrücklich nicht. Die Richtplanung ist in diesem Thema gefordert. Sie hat einen wesentlichen Beitrag in der Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu leisten, dies nicht zuletzt aufgrund der jüngsten, unkoordinierten Entwicklungen im Zusammenhang mit Einkaufszentren, Fachmärkten, Freizeitanlagen und anderen Anlagen vielfältigster Nutzungen. Mit dem Festsetzen von Planungszonen mussten lokale Behörden bereits an verschiedenen Orten die Notbremse ziehen.

Worum geht es? Es geht um Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen. Die Ziele und Massnahmen der Raumplanung einerseits und der Luftreinhaltung andererseits sind aufeinander abzustimmen. Je früher die Abstimmung erfolgt, also auf Planungsebene und nicht erst auf der Projektebene, desto höher kann ein Beitrag zur Planungssicherheit aus Sicht der Behörde geleistet werden und müssen die Entscheide nicht vor Bundesgericht erstritten werden.

Die Kommission nahm diese anspruchsvolle Ausgangslage zum Anlass, wie ich Ihnen bereits im Grundsatzreferat einen Hinweis gemacht habe, dieses Themenfeld mit einem Augenschein zu verbinden. An einem konfliktträchtigen Beispiel in Dietlikon wurde uns die Problemlage vor Augen geführt. Zum Einstieg in die Beratung wurde Ueli Wittwer, Verkehrs- und Infrastrukturplanung vom Bundesamt für Raumentwicklung, eingeladen. Nebst der Würdigung der Vorprüfung wurde darauf hingewiesen, dass der Bund demnächst eine neue Empfehlung herausgeben wird. In der Folge hat die Kommission weitere Fachleute und Referenten geladen: Josef Steffen, Institut für Umwelttechnik und Ökologie, Luzern, Studien Einkaufen und Mobilität, Markus Neukom, Migros-Genossenschaftsbund, und Alex Rüegg, Genossenschaft Migros Zürich, Interessenvertreter der Grossverteiler; an der

folgenden Sitzung Urs Walker, Bundesamt für Umwelt Basel und Martin Vinzenz, Bundesamt für Raumentwicklung aus dem ARE – sie präsentierten die neuen Empfehlungen zur Standortplanung – und schliesslich Erich Willi, Metron AG, Brugg, Anforderungen an Standorte und Verkehrserschliessungen.

Für Sie ist wichtig zu wissen, dass sich die Kommission vor allem mit den jüngsten Empfehlungen der Bundesämter auseinander setzte. Diese Empfehlungen wurden von höchster Stelle, nämlich vom UVEK herausgegeben und lassen zu, die regierungsrätliche Vorlage differenzierter zu beurteilen und andere Schlussfolgerungen zu ziehen. Der rechtliche Stellenwert wird im Bericht wie folgt umschrieben: «Betrachten die Vollzugsbehörden solche Vollzugshilfen, so können sie davon ausgehen, dass sie das Bundesrecht rechtskonform vollziehen.» Dies eine Bemerkung an all jene, die bereits dem Bundesrat die Vorprüfung unserer Vorlage vorweggenommen haben. Explizit wurde im Bericht festgehalten, dass die Kantone grundsätzlich frei sind, wie sie die verkehrsintensiven Standorte für deren Nutzung im kantonalen Richtplan festlegen. Die Rede war von behördenverbindlichen räumlichen Festlegungen mit Vertiefung auf Stufe Region und Agglomeration und andererseits behördenverbindliche, ausreichend präzise Kriterien für zweckmässige Standorte ebenfalls mit Vertiefung auf Stufe Region und Agglomeration. Mit Blick auf eine Entlastung der nachgeordneten Planungsstufen sind konkrete räumliche Standortfestlegungen der Formulierung von Standortkriterien vorzuziehen. Das wird ausdrücklich in diesen Empfehlungen festgehalten.

Aus diesem Grund waren die Standortkriterien aus dem Antrag des Regierungsrates für die Mehrheit der Kommission zu eng gefasst. Demgegenüber wurden aber die Anforderungen an die regionalen Richtpläne präzisiert und für die Festlegung von geeigneten Gebieten anspruchsvolle Vorgaben gemacht. So bleibt eine zentrale Frage im Raum: Was ist denn eine verkehrsintensive Einrichtung? Das beginnt schon mit einer neuen Namensgebung gegenüber dem regierungsrätlichen Antrag. Während der Regierungsrat von publikumsintensiven Einrichtungen spricht, haben uns in der Zwischenzeit auch die zuständigen Bundesämter empfohlen, den Begriff «verkehrsintensiv» zu verwenden, da es sich um die Intensität des Verkehrs und nicht des Publikums handelt.

Im Weiteren schlägt Ihnen die Mehrheit der Kommission vor, die Definition wie folgt zu wählen: «Als verkehrsintensive Einrichtung gelten im Grundsatz Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich oder er-

schliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäuden, welche wesentliche Auswirkung auf die räumliche Ordnung und die Umwelt und an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3000 Fahrten» – das ist die Summe der Zu- und Wegfahrten – «von Personenwagen erzeugen.» Dies sind 1000 Fahrten mehr als der Regierungsrat in seiner Vorlage beantragt hat.

Die Mehrheit der Kommission ist überzeugt, dass die verbindlichen Festlegungen auf regionaler Ebene sehr wichtig sind, um geeignete Gebiete festzusetzen. Zur Wahrung der Rechtssicherheit bis zur Umsetzung der raumplanerischen Vorgaben erfüllen alle Gebiete die Standortvoraussetzungen im Einzugsbereich von 300 Metern einer Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels mit mindestens vier Halten pro Stunde oder wenn ein Sondernutzungsplan festgesetzt wird.

Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen im Weiteren die Änderung der regierungsrätlichen Vorlage in Anlehnung an die jüngsten Empfehlungen des Bundes. Die Bundesämter für Raumentwicklung und Umwelt haben zusammen mit Experten aus Kantonen und Städten sowie den Grossverteilern Migros und Coop nach Lösungen gesucht, damit die unterschiedlichen Interessen bei der Planung und Erstellung derartiger Einrichtungen so früh wie möglich aufeinander abgestimmt werden können. Da verkehrsintensive Einrichtungen auch Auswirkungen auf die längerfristige Siedlungsentwicklung und die bestehende Versorgungsstruktur haben, ist die Festlegung der raumplanerisch zweckmässigen Standorte und des erwünschten Nutzungspotenzials im kantonalen Richtplan beziehungsweise in den regionalen Richtplänen am besten geeignet.

Ich bitte Sie im Namen der Mehrheit der Kommission, die Minderheitsanträge abzulehnen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU: Die KEVU hat im Rahmen des Protokollaustausches mit der KPB die intensive Debatte über das Kapitel 4.4, Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen, verfolgt. Dem Kapitel hat die Mehrheit der Kommission nicht zugestimmt. Dies, weil klar wird, dass die Sogwirkung – ich habe von diesen Pullmassnahmen schon am 22. Januar 2007 gesprochen – zu gross ist, dass die Ströme hauptsächlich zu gross sind, um die Luftreinhalteverordnung einhalten zu können. Die Verkehrsströme sollten gebündelt bleiben und in die Agglomeration hineingehen. Mit dieser sehr schwachen Lösung, die im Moment vorliegt, und der starken Lo-

ckerung um die Thematik «wie viele Haltestellen», «wie nahe ist die Möglichkeit einer intermodalen Form des Verkehrs», um die verkehrsintensive Einrichtungen zu erreichen, nicht gegeben. Die Empfehlungen von ARE und BAFU werden von der KEVU befolgt. Wir sehen es als sehr problematisch, dem Kapitel in der vorliegenden Form zuzustimmen. Deshalb sagt die Mehrheit der KEVU Nein zu diesem Kapitel.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Im Kapitel «Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen» werden Einkaufszentren und Freizeiteinrichtungen, aber auch grosse Arbeitsgebiete behandelt. Sie haben unbestritten, wesentliche Auswirkungen auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den Standortgemeinden und in den Regionen, wie das bei bereits bestehenden Anlagen der Fall ist. Gleichzeitig bringen diese Standorte erhebliche Umweltbelastungen mit sich, was unbestritten ist. Die Raumplanung darf jedoch auch bei den verkehrsintensiven Einrichtungen keine Strukturpolitik betreiben. Die Richtplanung hat lediglich die Aufgabe, Leitlinien und Grundsätze für Standorte festzulegen. Sie hat ökonomische und ökologische, aber auch gesellschaftliche Ansprüche gleichermaßen zu werten und aufeinander abzustimmen.

Zur Erinnerung an die linke Ratsseite: Der Kanton Zürich ist grundsätzlich frei, wie er Standorte und Rahmenbedingungen für deren Nutzung im Richtplan festlegt. Die Mehrheit der KPB hat diese Herausforderung angenommen und unterbreitet Ihnen eine ausgewogene Vorlage, auch wenn es SP und Grüne nicht so sehen. Die ökologischen Aspekte und Anforderungen sind sowohl in den Zielsetzungen, Kapitel 4.4.1, sowie im Kapitel 4.4.1a, Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen, angemessen berücksichtigt. Die Festlegungen bieten Gewähr, dass sie den Ansprüchen der Umweltschutzgesetzgebung genügen. Wenn bei den Anforderungen für Standortvoraussetzungen eine ausreichende Strassenkapazität gefordert wird, führt diese Festlegung zur Verminderung von Lärm- und Luftbelastung. Auch bei nicht ausreichenden Strassenkapazitäten, jedoch optimalen ÖV-Erschliessungen einer verkehrsintensiven Einrichtung werden zum Beispiel Fachmärkte mit dem Auto besucht. Es ist eine Illusion zu glauben, dass wöchentliche Grosseinkäufe, Bettgestelle, Kleiderkästen, Blumentöpfe und so weiter mit dem ÖV, per Veloanhänger oder sogar auf dem Eselkarren nach Hause transportiert werden. SP und Grüne werfen uns vor, auch in diesem Kapitel einen Mehrheitsantrag

zu präsentieren, der vom Bund nicht akzeptiert werde. Ich erinnere Sie daran, dass Richtplanung Sache der Kantone ist, wie das auch Regierungsrätin Ursula Gut in mehreren Ausführungen während dieser Debatte gesagt hat. Im Kanton Zürich liegt die Festlegung in der Kompetenz unseres Rates.

Den haltlosen Vorwurf der SP, vorgetragen durch Ueli Keller, wir Bürgerlichen hätten die Arbeit in der KPB nur oberflächlich und ohne Verantwortungsbewusstsein wahrgenommen, weist die SVP in aller Form und vehement zurück. Die SVP beurteilt die ursprüngliche Fassung des Regierungsrates als zu eng und zu einschränkend. Die nun vorliegende Fassung der Mehrheit gewährleistet eine nachfragegerechte Erschliessung der verkehrsintensiven Einrichtungen in ausreichendem Mass. Die Kommissionsmehrheit hat im Sinne einer umweltverträglichen und zuverlässigen Verkehrsabwicklung eine ausreichende Strassenkapazität, aber auch eine hohe Erschliessungsqualität durch öffentliche Verkehrsmittel in diesem Kapitel verankert. Mit dieser Festlegung wird eine ausgewogene Erschliessung von verkehrsintensiven Einrichtungen durch den ÖV, aber auch durch den MIV erreicht. Auch im Kapitel «Parkierungen und verkehrsintensive Einrichtungen» wird jedoch von den Bürgerlichen eine freiheitliche Regelung angestrebt, welche eine freie Wahl der Verkehrsmittel ermöglichen soll. Die Definition von verkehrsintensiven Einrichtungen ist durch die Kommission unwesentlich verändert worden. Nach der vorliegenden Fassung gelten als verkehrsintensive Einrichtungen Anlagen, die an mindestens 100 Tagen mehr als 3000 Fahrten erzeugen. In der regierungsrätlichen Vorlage waren es 2000. Von Seiten der Grossverteiler wurde der Verzicht auf diese Fahrtenzahlen, mindestens aber eine Erhöhung auf 6000 gefordert. Die Standortvoraussetzungen in Bezug auf die Erschliessung durch den ÖV sind in der Kommission auf ein erträgliches Mass reduziert worden. Restriktivere Forderungen sind weder marktverträglich noch volkswirtschaftlich vertretbar. Die Festlegung von VE-Gebieten kann in den regionalen Richtplänen unter Anwendung der geltenden Anforderungen und der Zielsetzungen gemäss Kapitel 4.1.1 erfolgen. Für Gebietsfestlegungen sind weitgehende Aspekte zu berücksichtigen, was im Rahmen der regionalen Richtplanung und der kommunalen Nutzungsplanung zu erfolgen hat. Parkieranlagen sind bei verkehrsintensiven Anlagen immer umstritten. Sie sind die umstrittenste Sache in diesem Bereich. Bei der Dimensionierung und Bewirtschaftung von Parkieranlagen müssen neben Luft- und Lärmbelastung auch der ausgewiesenen Nachfrage und den bestehenden Kapazitäten Rechnung getragen werden. Es

muss aber auch im Kanton Zürich weiterhin möglich bleiben, dass für VE-Anlagen genügend Parkplätze erstellt werden können. SP und Grüne wollen mit ihren Minderheitsanträgen eine weitere Beschränkung und Bewirtschaftungsvorgaben erreichen. Extreme Forderungen, wonach Parkierungsanlagen auf dem Flughafen Kloten auf 80 Prozent ÖV auszurichten sind, wie das der Minderheitsantrag 178 von Peter Weber verlangt, sind utopisch. Sie zeigen aber auch die Absicht, wie der MIV abgewürgt werden soll. Minderheitsantrag 179, der den Verzicht auf den Eintrag Parkhaus Kasernenareal verlangt, fällt in die gleiche Richtung. Alle Minderheitsanträge sind volkswirtschaftlich unverträglich. Sie führen zu Einschränkungen der Gewerbefreiheit, die auch durch Umweltschutzvorschriften nicht begründet werden können.

Ich bitte Sie, dem Kommissionsantrag zuzustimmen und die Minderheitsanträge allesamt abzulehnen.

Marianne Trüb Klingler (SP, Dättlikon): Mit dem Kapitel Parkierung der regierungsrätlichen Vorlage war die SP im Wesentlichen einverstanden. Es gab von unserer Seite denn auch nur wenige Änderungsanträge. Die Anforderungen, die für die Bewilligungsfähigkeit verkehrsintensiver Anlagen vorgeschlagen worden waren, entsprachen den Vorgaben des Bundes und hätten eine pragmatische, für den ganzen Kanton anwendbare Lösung ermöglicht. Wie wir wissen, wurde die Vorlage massiv verschlechtert. Damit hat sich die Kommissionmehrheit ziemlich weit aus dem Fenster gelehnt und im Übermut Änderungen vorgenommen, die für den Bund wohl nicht genehmigungsfähig sind. Bekanntlich verlangt der Bund von den Kantonen, dass sie griffige Steuerungsinstrumente für die Bewilligung von VE in ihre Richtpläne aufnehmen. Im vorliegenden Kommissionsantrag zum Zürcher Richtplan sind weder konkrete Flächen als mögliche Standorte für VE bezeichnet, noch sind klare Kriterien zur Erschliessung von potenziellen verkehrsintensiven Einrichtungen aufgestellt.

Mit unseren Anträgen werden wir versuchen, das Kapitel bundesrechtskonform zu gestalten. Das Kapitel Parkierung ist von der Kommissionmehrheit stellenweise so umgestellt und umgeschrieben worden, dass die ursprüngliche Version nicht mehr zu erkennen ist. Dabei fällt auf, dass das Kapitel durch Unübersichtlichkeit glänzt. Ob das mit Absicht gemacht wurde oder aus Unvermögen geschah, kann ich nicht beurteilen. Tatsache ist aber, dass das Kapitel in der vorliegenden Fassung für Bauwillige, für Planerinnen und Behörden vermutlich

keine grosse Hilfe wäre, um Bauvorhaben in Bezug auf die Parkierung zu planen oder zu überprüfen. Die Stossrichtung des abgeänderten Kapitels scheint klar. Verkehrsintensive Einrichtungen sollen ohne lästige Vorgaben des Kantons und ohne Rücksicht auf die Umwelt und die betroffene Wohnbevölkerung zügig realisiert werden können. Nur, wem dient ein solches Vorgehen? Wer profitiert, wenn Einkaufszentren oder Freizeitanlagen nur für Autofahrerinnen und Autofahrer attraktiv erschlossen sind? Wie kommt die bürgerliche Kommissionsmehrheit auf die Idee, dass sie mit dem vorliegenden Antrag die Interessen der Wohnbevölkerung unseres Kantons wahr? Im Kanton Zürich leben rund 1,3 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner auf einer Fläche von 1730 Quadratkilometern. 37 Menschen müssen sich eine Hektare Siedlungsfläche teilen. Verglichen mit der Gesamtfläche sind es sieben bis acht Personen pro Hektare. Es gilt also, mit unserem Boden haushälterisch umzugehen.

Im Kapitel 4.4.1, Zielsetzungen, hat die Kommissionsmehrheit eingefügt, dass bei der Dimensionierung und der Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen der ausgewiesenen Nachfrage Rechnung zu tragen sei. Die Nachfrage nach Parkplätzen folgt keinem Naturgesetz. Auf die Nachfrage von Parkierungsanlagen kann der Gesetzgeber durchaus Einfluss nehmen. In welche Richtung der Einfluss gehen soll, ist Gegenstand unserer Debatte.

Die Kommissionsmehrheit hat den Abschnitt a, Anforderungen an verkehrsreiche Einrichtungen, neu verfasst und dabei ein Ziel konsequent verfolgt, nämlich keine Anforderungen in Bezug auf die Parkierung an verkehrsintensive Einrichtungen zu stellen. Als ersten Schritt hat die Kommission neu definiert, was verkehrsintensive Einrichtungen sind. Wir haben es gehört, nicht 2000 Fahrten an 100 Tagen pro Jahr soll die Grenze sein, sondern 3000 Fahrten. Weiter legt die Kommissionsmehrheit Wert darauf, dass die Verkehrsabwicklung beim Autoverkehr möglichst zuverlässig geschieht. Die Anforderungen an die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sollen hingegen so verwässert werden, dass der öffentliche Verkehr keine ernst zu nehmende Option sein kann. Dass mit diesem Vorgehen die Nachfrage nach Parkplätzen automatisch steigt, ist abzusehen und scheint in der Absicht der Kommissionsmehrheit zu sein.

Geht es nach dem Willen der Kommission, so müssen die Benützerinnen des öffentlichen Verkehrs ihre Einkaufs- und Sporttaschen 300 Meter weit tragen und erst noch geduldig warten, bis irgendwann ein Bus oder eine S-Bahn hält. Dass damit die freie Wahl des Verkehrs-

mittels auch nur ansatzweise gewährleistet wird, kann man sicher nicht behaupten. Bei bestehenden Anlagen hat die Kommission eine Kann-Formulierung gewählt und somit faktisch eine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr abgeschrieben. Dass im vorliegenden Antrag dem Kanton unter 4.4.3 keine Kompetenzen zugestanden werden sollen, verwundert uns nach dem, was wir bisher gehört und miterlebt haben, nicht. Es zeigt aber, was der bürgerliche Teil des Kantonsrates von Demokratie und Gleichbehandlung hält. Wenn der Kanton, wie von der Kommissionsmehrheit beabsichtigt, keine Richtlinien für die Beurteilung und Bewirtschaftung von Parkplätzen erlässt, ist der Willkür und Ungleichbehandlung Tür und Tor geöffnet. Jede Region und jede grössere Gemeinde soll nach dem Willen der bürgerlichen Mehrheit die Möglichkeit erhalten, selber zu entscheiden, ob in ihrem Gebiet verkehrsintensive Einrichtungen erstellt werden können.

Der Kommissionsantrag Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen ist, das muss man an dieser Stelle klar sagen, das Papier, auf dem er gedruckt ist, nicht wert. Sollte die Ratsmehrheit den Antrag unverbessert gutheissen, wird voraussichtlich beim Bund Endstation sein. Selbstverständlich haben dann die Bürgerlichen immer noch die Möglichkeit, dem Bund den schwarzen Peter zuzuschieben und zu behaupten, der Bund würde den Kanton Zürich bevormunden. Eine Bevormundung würde allerdings auch dringend nötig, wenn die Mehrheit des Kantonsrates nicht bereit ist, ihre Hausaufgaben sorgfältig zu lösen. Worin bestehen diese Hausaufgaben? Der Bund schreibt, wenn VE so viel Verkehr erzeugen, dass sie erhebliche Wirkungen auf den Raum haben. Daher muss ein kantonaler Richtplan in Abstimmung mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung, mit dem Raumplanungsgesetz und mit Bundesgerichtsentscheiden zum Thema VE erarbeitet werden. Im August 2005 hat das Bundesamt für Raumentwicklung einen Vorprüfungsbericht zum Antrag des Regierungsrates verabschiedet. Laut diesem Bericht erachtet das ARE die Festlegungen bei der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr sowie die Massnahmen zur Umsetzung als dringend erforderlich, um die notwendige Planungssicherheit zu erreichen. Es empfahl gar zu prüfen, ob an der Erschliessungsqualität mit dem ÖV je nach Art der publikumsintensiven Nutzung höhere Anforderungen gestellt werden müssen. Ebenso hielt das ARE die Bestrebungen des Regierungsrates, auch Massnahmen für bereits bestehende verkehrsintensive Einrichtungen zu treffen, aufgrund der zu erwartenden positiven Wirkung auf die Umwelt damals für dringlich. Was hat die Kommission in Kenntnis dieser Vorprüfung gemacht? Sie hat trotz aller Empfehlungen des Bundes in

den Wind geschlagen und das Kapitel so umgeschrieben, dass es garantiert nicht bewilligungsfähig ist. So bleibt uns nur zu hoffen, dass der Kantonsrat das Kapitel in den entscheidenden Punkten verbessert oder, was wahrscheinlicher ist, dass der Bund ein Machtwort spricht und das Kapitel Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen zurückweist.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich entlasse Sie nun in die Verpflegungspause. Die warmen Speisen erwarten Sie auch heute im Entrée, diesmal aber an zwei identisch bestückten Buffets und einem ergänzten Suppentisch. Im Festsaal sind wieder die kalten Speisen aufgetischt.

Schluss der Sitzung: 19.05 Uhr

Es findet eine Nachtsitzung mit Beginn um 19.45 Uhr statt.

Zürich, 30. Januar 2007

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 2. April 2007.