



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

191. Sitzung, Freitag, 26. Januar 2007, 17.00 Uhr

Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 13567
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... Seite 13568
- Sitzungsplanung Seite 13568
- Ordnungsantrag zur Richtplan-Debatte Seite 13568

6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

Antrag des Regierungsrates vom 17. November 2004
 und geänderter Antrag der KPB vom 2. November
 2006 **4222a** (*Fortsetzung der Beratungen*)..... Seite 13574

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Steuergesetz (Änderung)**
4370
- **Volksinitiative «Schluss mit weiteren KMU-Schikanen»**
4372

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

– **Patientinnen- und Patientengesetz (Änderung)**

[4371](#)

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 187. Sitzung vom 22. Januar 2007, 14.45 Uhr.

Sitzungsplanung

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Meine gestrige Drohung, morgen Samstag eine Doppelsitzung anzuordnen, hat bezüglich des Fortlaufs der Debatte offensichtlich Wirkung gezeigt. Wir werden sehen. Immerhin, Sie haben morgen frei.

Die Geschäftsleitung hat an ihrer gestrigen Sitzung ausgiebig über den Verlauf der Richtplandebatte diskutiert. Dabei ist sie zum Schluss gekommen, vorderhand keine vom Programm abweichenden Sitzungen anzuordnen. Sollte der Verkehrsrichtplan aber am nächsten Dienstagabend noch nicht abgeschlossen sein, würde die Geschäftsleitung am 1. Februar 2007 die Lage neu beurteilen. Konkret also: Die Doppelsitzung vom Montag findet sicher statt, jene vom Dienstag höchstwahrscheinlich – je nachdem, wie wir vorwärts kommen.

Vom Richtplan gänzlich unabhängig hat die Geschäftsleitung an ihrer gestrigen Sitzung beschlossen, zwei zusätzliche Doppelsitzungen anzuordnen, und zwar an den beiden Montagen 19. März und 2. April 2007. Sie haben den neuen Sitzungsplan auf Ihren Sitzen vorfinden können. Dies deshalb, weil wir ohne diese Zusatzsitzungen in einen Vorlagenstau laufen würden. Wir haben mehrere wichtige Gesetzesvorlagen in der Pipeline, die noch in der laufenden Legislatur bearbeitet werden müssen. Die so genannten Abschreibungsvorlagen werden aber alle auf die Zeit nach dem 15. April 2007 verschoben.

Nun fahren wir fort beim Traktandum 6, Verkehrsrichtplan, und zwar beim Minderheitsantrag 48.

Ordnungsantrag zur Richtplan-Debatte

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Ich habe dem Präsidium einen Ordnungsantrag abgegeben, den auch die bereits pünktlich anwesenden Kolleginnen Fraktionspräsidentinnen erhalten haben. Wir schlagen

vor, zirka 60 Minderheitsanträge gemeinsam mit anderen zu behandeln und dadurch die Sitzungszeit um mehrere Stunden zu reduzieren. Der entsprechende Antrag liegt vor. Wünscht der Präsident, dass ich ihn herunterlese? Es dauert etwa sechs Minuten.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Falls dieser Antrag so nicht auf Widerstand stösst, nachdem ihn die Fraktionspräsidenten ja erhalten haben, werde ich gemäss Ihrer Auflistung vorgehen und das jeweils vorher genau sagen. Allerdings stecken wir beim Antrag 48 ja schon mittendrin. Wir werden sehen. Ich höre einmal, was Alfred Heer dazu sagt. (*Heiterkeit.*)

Alfred Heer (SVP, Zürich): Ich hätte also nur eine Minute, um unseren Antrag herunterzulesen. Auch wir sind der Meinung, dass wir mit einem Ordnungsantrag Geschäfte zusammenlegen müssen und sollten. Wir haben Ihnen, Herr Präsident, diesen Antrag schriftlich gegeben, sowie den Fraktionsvorsitzenden. Er ist nicht identisch mit demjenigen der SP. Wir beantragen, dass über diese beiden Ordnungsanträge abgestimmt und nach dem obsiegenden verfahren wird. Besten Dank.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Da der Rat wissen muss, wie diese Ordnungsanträge genau aussehen, werde ich jetzt das Wort an Ruedi Lais erteilen, damit er seinen Antrag dem Rat schildert, und nachher an Alfred Heer.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Wir schlagen Ihnen die gemeinsame Beratung der folgenden Anträge vor: der bereits laufenden Thematik Waidhaldetunnel, Anträge 48 bis 55a, dann die Anträge zur A1, 58 bis 60, die Anträge zu Dietikon, 61 und 62, die Anträge zu Binz/Fällanden, 70 bis 72, die Anträge zur Problematik Glatttalautobahn/Umfahrung Kloten, 73 bis 78, die Anträge Wehntalerstrasse, 79 und 80, die Anträge im Zusammenhang mit der Oberlandautobahn Wetzikon, 81 bis 84, die Anträge zu Pfäffikon, 85 und 86, die Anträge zu Uster, 87 bis 90, die Anträge zur Rämismühle, 91 und 92, die Anträge zur Südostumfahrung Winterthur, 93 und 94, die Anträge zu den innerstädtischen Strassen Winterthur, 95 bis 99, die Anträge im Zusammenhang mit der äusseren Nordumfahrung beziehungsweise zu den Umfahrungen, die darin indirekt enthalten sind, 100 bis 103a, 108, 109 und 113,

dann alle Abklassierungen in der Stadt Zürich, insbesondere 114 bis 122, 125 bis 128, 130, 134 bis 140; die andern Abklassierungsanträge würden wir zurückziehen; dann noch die Anträge Brüttisellen-Volketswil, 142 und 143.

Zurückziehen würden wir die Minderheitsanträge 67, Hirzeltunnel, 124, 129 und 133 – das sind Umklassierungen in Zürich – und die Anträge 144 und 145, Massnahmen zur Umsetzung.

Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen, denn nur so kann ich guten Gewissens meine Fraktion davon überzeugen, dass man nicht zu jedem einzelnen Antrag reden muss. Die nur geografisch und nicht funktionell zusammengefassten Anträge gemäss Ordnungsantrag von Alfred Heer würden natürlich dazu führen, dass wir nicht mehr einzelne Voten für mehrere Anträge halten könnten, sondern am Recht festhalten müssten, zu jedem Minderheitsantrag ein einzelnes Votum abzugeben. Ich bitte Sie, uns nicht dazu zu zwingen. Vielen Dank.

Alfred Heer (SVP, Zürich): Unser Ordnungsantrag würde eine wesentlich bessere Effizienz bringen. Wir haben in neun Blöcke eingeteilt. Die SP hat jetzt 15 Blöcke plus acht Einzelanträge, die immer noch einzeln in der Luft herumschweben würden, was insgesamt 23 Diskussionen ergäbe im Gegensatz zu neun Diskussionen.

Wir haben es wie folgt gegliedert: Beim Waidhaldetunnel sind wir der Meinung, dass wir zu Geschäft 48 keinen Ordnungsantrag mehr stellen können; das haben wir gestern bereits begonnen. Wir würden dort bei den Anträgen 52 bis 55 fortfahren. Ein zweiter Block wären die Anträge 56 bis 60, dritter Block 61 bis 72, vierter Block 73 bis 80, fünfter Block 81 bis 92, sechster Block 93 bis 99, siebter Block 100 bis 113, achter Block 114 bis 143 und der neunte Block 144 und 145. Zusätzlich würden wir selbstverständlich auch beantragen, dass neue Anträge, die eingereicht werden, in diese Blöcke integriert würden und nicht einzeln über diese verhandelt wird.

Die Begründung ist plausibel: Wir bezahlen pro Sitzung rund 36'000 Franken, die der Steuerzahler aufwenden muss. Zu den einzelnen Kapiteln finden sowieso nochmals Grundsatzdebatten statt. Wir sind der Meinung, dass Minderheitsanträge gemeinsam behandelt werden können, ohne dass dadurch die Qualität der materiellen Diskussion leiden würde. Nachdem der Ratspräsident gestern weitere Sitzungen angedroht hat, muss man heute schon sagen, dass eine speditive und quali-

tativ hoch stehende Abwicklung des Richtplans im Interesse aller ist. In der Kürze liegt die Würze, sehr geehrter Ruedi Lais.

Ich bitte Sie, dem Ordnungsantrag zuzustimmen. Besten Dank.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Wir haben natürlich auch über die Längen dieser Sitzungen diskutiert und würden uns einverstanden erklären mit einer Zusammenfassung der zusammengehörenden Anträge. Aber es muss schon irgendwie Sinn machen. Es scheint uns jetzt doch in der Schnelle, in der wir das beurteilen müssen – wir haben vorher ja nichts davon gewusst, die Herren hätte ja mindestens schnell ein Mail schicken können; ich danke, dass das nicht geschehen ist –, in der Kürze haben wir jetzt festgestellt, dass die Anträge von Ruedi Lais durchaus Sinn machen. Wir könnten dem zustimmen. Aber ich bitte Sie wirklich, darauf zu achten, dass erstens die gemeinsame Behandlung Sinn macht – es muss eine gewisse Logik dahinter sein – und dann könnten wir da mitmachen. Es gibt noch Fehler im Antrag. Da werden Rückzüge deklariert, die nicht zurückgezogen wurden. Das war zum Beispiel der Antrag 133. Auch den Antrag zu Hirzeltunnel halten wir aufrecht. Aber das müssen wir wahrscheinlich noch mit dem Präsidium regeln.

Es ist schon unangenehm, wenn wir jetzt hier so etwas wie eine Kommissionsarbeit machen müssen. Ich muss das schon noch einmal sagen: Es wäre eigentlich die Arbeit der Kommission gewesen, hier eine gescheite Zusammenfassung zu machen und allenfalls auch die Diskussionen sinnvoller zu führen. Das ist nicht geschehen. Darum sind wir jetzt auch bereit, einen Schritt entgegenzukommen. Was aber auffällt beim Antrag von Alfred Heer, Zürich: Er hört sehr schnell auf bei Antrag 145. Da kann er ja immer noch über die Anträge von unserer Seite bestimmen. Wo aber sind die Zusammenfassungen im öffentlichen Personenverkehr, wo die SVP dann ihre Anträge stellt? Vielleicht wäre hier auch noch ein Schritchen möglich, Alfred Heer, Zürich! (*Heiterkeit.*) Da wären wir Ihnen dankbar.

In diesem Sinn können wir den Anträgen von Ruedi Lais aber zustimmen. Ich danke Ihnen.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Wir unterbreiten Ihnen ein Angebot, dass wir nicht mehr alle Minderheitsanträge separat begründen, sondern dass wir thematisch zusammenfassen. Ich finde, dieses Ange-

bot sollten Sie annehmen. Wenn wir nach Ihrem Vorschlag vorgehen müssten und thematisch verschiedene Dinge durcheinander bringen, welche einzig numerisch zusammengehören, dann bringt das nichts. Ich möchte in Erinnerung rufen: Es ist nicht unsere Schuld, dass wir nicht vorwärts kommen. (*Protestrufe aus den Reihen der SVP.*) Zuerst hat es die Geschäftsleitung unterlassen, diesen Entwurf in die Kommission zurückzuschicken. Alle haben gewusst, als sie die Vorlage sahen, dass das eine Vorlage ist, die im Ratsbetrieb kaum zu bewältigen ist. Als Zweites hat der Kantonsrat es unterlassen, diesen Entwurf zurückzuweisen, um ihn in eine Form zu bringen, der eben auch «beratbar» ist.

Jetzt machen wir ein Angebot. Wir verzichten auf sehr viele Begründungen einzelner Anträge. Ich empfehle Ihnen: Stimmen Sie dem zu! Es würde der Effizienz dienen. Ich danke Ihnen.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Wir haben uns sehr wohl Gedanken gemacht bei der Zusammenfassung dieser Anträge. Zuerst noch ein Wort zu Esther Guyer: Die immer wieder wiederholte Aussage, dass die Kommission nicht gut gearbeitet habe, wird nicht besser, wenn man sie immer wieder wiederholt. Sie wissen, dass Ihre Klientel so hoffnungslose Anträge stellte, die nicht mal Sie unterstützten – siehe vorgestern und gestern.

Nochmals zur Frage der thematischen Zusammenfassung. Ich kann das gerne wiederholen, Alfred Heer hat es numerisch gemacht, ich kann es von den Objekten sagen: Der eine Block wäre die ganze Geschichte «Waidhaldetunnel», wie er gesagt hat. Der zweite Block wäre die Verlängerung Glatttalstrasse, die Verlängerung der Birchstrasse, dann dort die Eventualanträge Nordumfahrung Zürich, dann wieder Nordumfahrung Zürich, zum wiederholten Mal, dann Anschluss Dietikon; das wäre wieder ein Block. Ein nächster Block ist Westumfahrung Dietikon mit den Eventualanträgen, dann N4 Knonaueramt, Umfahrung Bickwil/Obfelden, Umfahrung Adliswil, Lärmsanierung Zürich-Wollishofen, Hirzeltunnel, Ortsdurchfahrt Egg, Umfahrung Binz, Westtangente Fällanden, Umfahrung Fällanden/Schwerzenbach ist ein weiterer Block. Ein weiterer Block ab Nummer 73 ist, wie wir ausgeführt haben, die Glatttalautobahn mit allen Eventualminderheitsanträgen, die Nordumfahrung Kloten, alle Eventualminderheitsanträge, Wehntalerstrasse mit dem Eventualminderheitsantrag. Ein weiterer Block ist die Oberlandautobahn bis und mit Rämismühle mit Umfah-

rungen Wetzikon et cetera. Ein weiterer Block ist die ganze Geschichte «Winterthur» bis und mit Entlastungsstrasse Oberwinterthur, Antrag 99. Ein weiterer Block ist die äussere Nordumfahrung bis und mit Umfahrung Dielsdorf/Sünikon, dann die ganzen Anträge wegen den Abklassierungen. Die haben wir zusammengefasst in den letzten zwei Blöcken. Ich meine, thematisch ist das eine gute Zusammensetzung, die Effizienz verspricht.

Alfred Heer (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich habe jetzt noch mit Beat Walti (*Fraktionspräsident der FDP*) gesprochen. Wir wollen ausnahmsweise der SP eine Chance geben, obwohl sie diese eigentlich nicht verdient hat. (*Heiterkeit.*) Wir vertrauen jetzt vorerst auf Ihr Wort, Ruedi Lais, und wenn es nicht bessert, werden wir auf den Antrag, wie wir ihn gestellt haben, zurückkommen. Wir erwarten aber, dass es tatsächlich so abläuft, wie Sie das versprochen haben.

Ich ziehe meinen Antrag zurück – vorläufig.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wird das Wort zu diesem Ordnungsantrag von Ruedi Lais, der noch besteht, weiter gewünscht? Wird dem Ordnungsantrag opponiert? Das ist nicht der Fall.

Somit haben wir beschlossen, so vorzugehen, wie Ruedi Lais vorgeschlagen hat. Ich muss hierzu allerdings Folgendes sagen: Die Gruppe A umfasst die Minderheitsanträge 48 bis 55a. Wir haben aber den Minderheitsantrag 48 bereits eröffnet. Ich schlage Ihnen vor, dass wir 48 jetzt zu Ende führen und dann 49 bis 55a machen, in leichter Abweichung vom Antrag von Ruedi Lais. Sie sind damit einverstanden.

6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsrichtplan)

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

Heidi Bucher (Grüne, Zürich): Erstaunlich, was in dieser Debatte zu hören ist: Autovermehrungsmassnahmen und damit Luftverschmutzungsmassnahmen werden unter dem Titel «Lebensqualitätszuwachs für Zürichs Quartiere» gepriesen und verkauft. Es ist eine längst bekannte Tatsache, dass Strassen Verkehr schaffen. Dabei ist es egal, ob sie ober- oder unterirdisch neu entstehen. Die Luft verschmutzenden motorisierten Verkehrsmittel nehmen mit jeder neuen Strasse und jedem Strassentunnelprojekt zu. Die Luftgiftkonzentration wächst. Der Lärm bleibt. Und diese Dinge gefährden unsere Gesundheit. Das wollen wir nicht. Wir akzeptieren nicht, dass die Gesundheit von uns Städtern, die nicht nur die Hauptlast der Luftverschmutzung zu tragen haben, für die individuelle Fahrfreiheit der Stadtflüchtlinge aufs Spiel gesetzt wird. Es sind vor allem unsere Kinder, die kranken und alten Menschen, die durch deren egoistische Autofahrerei zu leiden haben. Wir rechnen durch den Bau des Waidhaldetunnels mit 20 Prozent Mehrverkehr in unseren Quartieren. Diesen Mehrverkehr wollen wir nicht! Der ungebremste Strassenbau und Tunnelbau, vertreten durch SVP, FDP, CVP und EVP ist angesichts der Klimaerwärmung, der Feinstaubbelastung und der bedrohten Natur und Landschaft verantwortungslos. Das grüne Mäntelchen, das Ihre Konzepte wärmen soll, ist sehr, sehr kurz, sobald Sie den Tatbeweis erbringen sollten. Ihre Freude am Autofahren, an dieser grossen Freiheit, gefährdet jedoch nicht nur die Gesundheit Ihrer Mitmenschen, sondern auch Ihre eigene. Gaspedale durchdrücken ist nun wirklich kein Sport. Würden Sie radfahren und spazieren, würden Sie Ihrer Beweglichkeit und Ihrem Gewicht viel mehr zuliebe tun.

Der «Waidhaldetunnel lang» ist zudem eine ästhetische Verschmutzung unserer Stadt. Sie haben vor zwei Tagen die Bilder vom verkehrsplanerischen Sündenfall «Waidhaldetunnel lang» gesehen. Eine unüberwindliche Betonröhre soll durch unsere Quartiere gebaut werden.

Entscheiden Sie sich deshalb gegen den Waidhaldetunnel, egal in welcher Variante, und unterstützen Sie den Minderheitsantrag!

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Auch diesem Bauwerk stehen die Grünliberalen grundsätzlich kritisch gegenüber. Der Waidhaldetunnel allein – ohne beim Bau rechtlich klar fixierte flankierenden Rückbaumassnahmen auf der Rosengartenstrasse und der Hardbrücke führt zu einer klaren Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Ost-West-Achse. Von der heute bereits überlasteten Nordumfahrung wird Verkehr auf diese neue Achse abfliessen und diese innert Kürze überlasten. Die heute den massiv belasteten Quartieren in Zürich versprochene Linderung in den Bereichen Luftqualität und Lärm – und damit eine Wiederaufwertung der Quartiere – würde zur reinen Makulatur verkommen und wäre nicht das Papier wert, auf dem sie steht.

Ausserdem wurde die Hardbrücke von unseren Vorfahren als Provisorium erbaut und soll auch wie ein solches behandelt werden. Provisorien haben nämlich in der Regel die Eigenschaft, irgendwann wieder zu verschwinden. Konkret gibt es dafür bereits Lösungsvorschläge, wo auch Teile der Brücke für den öffentlichen Verkehr erhalten bleiben könnten, die Rosengartenstrasse für den Durchgangsverkehr aber physisch unterbrochen wird.

In diesem Sinne eines Kompromisses stimmen die Grünliberalen einer Aufwertung der betroffenen Quartiere und dem Planeintrag vom «Waidhaldetunnel mittel» zu, dies allerdings mit der klaren Bedingung für die Realisierung: Ohne flankierende Massnahmen, heute mit den Folgeanträgen 53 bis 55, wie einer komplett unterirdischen Führung des Tunnels geht gar nichts. Zudem stellen wir – ich wiederhole dies gerne – die klare Bedingung, dass im Moment der Eröffnung des Waidhaldetunnels die Hardbrücke definitiv gesprengt wird.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Wie Ihnen bereits mein Kollege Alfred Heer gestern mitgeteilt hat, haben in den letzten Tagen und Stunden intensive Gespräche unter den bürgerlichen Fraktionen zu einer klaren politischen Aussage geführt, und zwar zum «Waidhaldetunnel mittel», das heisst die Unterquerung der Limmat. Dafür sprechen viele gute Gründe, erstens: Wir wollen hier im Rat ein deutliches Zeichen setzen für die Lösung des Rosengarten-Problems. Zweitens: Wir wollen diese Lösung rasch, damit die Planung rasch angepackt werden kann. Und drittens: Es ist die Variante des Runden Tisches des Komitees «Pro Waidhaldetunnel» und der Bevölkerung in Zürich West.

Im Namen der FDP und auch als Sprecherin des Komitees «Pro Waidhaldetunnel» und deshalb auch im Namen meines heute kranken Kollegen Lucius Dürr von der CVP und Willy Furter von der EVP freue ich mich über dieses Signal aus dem Kantonsrat. Auf die Anfrage 164/2005 von mir aus dem Jahre 2005 hat auch die Regierung festgehalten, dass aus grundwasserrechtlicher Sicht der Unterquerung der Limmat nichts im Wege steht. Liebe Linke, Sie haben mehrfach öffentlich kommuniziert, dass Sie nichts gegen einen Waidhaldetunnel haben, wenn es eine Unterquerung ist und wenn flankierende Massnahmen getroffen werden. Diese Lösung könnten wir heute Abend haben. Und auch Ihre Forderung nach einem Rückbau der Rosengartenstrasse könnten wir – wenigstens teilweise – erfüllen, sieht doch das Konzept einen Teilabbruch der Hardbrücke zwischen Escher-Wyss-Platz und Limmatplatz vor und einen Vorbehalt für den öffentlichen Verkehr. Mit dem Bau des Waidhaldetunnels und dem so möglichen Rückbau der Rosengartenstrasse kann auch der öffentliche Verkehr, liebe linke Ratsseite, ausgebaut werden. Die FDP hat hier im Richtplan einen Antrag eingereicht für eine Tramtangente – Sie müssen wirklich zuhören –, für eine Tramtangente an der Rosengartenstrasse. Liebe SP, liebe Grüne – den Grünliberalen danke ich –, stehen Sie nun zu Ihrem Wort und stehen Sie heute für diesen Tunnel auf! Wir streichen auf Ihren Antrag die Variante «lang», Sie unterstützen unseren Antrag «mittel».

Ich appelliere aber auch an die Grünen, insbesondere die Vertreter des VCS (*Verkehrsclub der Schweiz*) hier im Rat: In Winterthur haben der ACS (*Automobilclub der Schweiz*) und der VCS zusammen uns einen Brief geschrieben, dass man den Heiligbergtunnel möchte und dass man ihn nicht aus dem Richtplan streichen sollte. Wann, frage ich Sie, wann darf auch Zürich Verkehrslösungen haben, die der VCS akzeptiert? Wann dürfen auch die Leute an der Rosengartenstrasse wieder einmal frische Luft atmen? Wann dürfen auch die Kinder, die an der Rosengartenstrasse jeden Tag zur Schule gehen, rasch frische Luft haben?

Liebe Kolleginnen und Kollegen aller Parteien, zeigen Sie uns heute, dass es noch möglich ist in diesem Rathaus, Verkehrssünden früherer Zeiten durch gute Kompromisse zu lösen. Machen Sie Verkehrslösung – und nicht Verkehrsideologie! Vielen Dank.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP lehnt den «Waidhaldetunnel lang» ebenfalls ab. Wir unterstützen aber den «Waidhaldetunnel mittel» unter der Bedingung, dass die Rosengartenstrasse wirklich rückgebaut wird und Platz machen kann für eine attraktive Tramtangente. Diese Tramtangente, Carmen Walker, ist ja schon eingetragen im Konzept der VBZ (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*), es braucht also keinen Antrag. Wir werden diesen, auch wenn er offene Türen einrennt, aber sicher unterstützen. Zürich braucht ganz dringend die Tramtangente durch die Rosengartenstrasse, genau wie Zürich auch andere Tramtangente brauchen würde, die da nicht eingetragen sind und die die FDP als «Tramhysterie» bezeichnet hat.

Ich bin froh, dass wir von einem Komitee rechtzeitig diese Horrorbilder erhalten haben. Sie führen vor Augen, was für eine städtebauliche Katastrophe ein eingepackter «Waidhaldetunnel lang» wäre. Ein solcher entsprang einem stur technokratischen Denken, dass neben diesem Strang – ich zeige es nur –, neben diesem Strang eine sensible Nutzung erzwingen will. Warum ist dieses Denken absurd? Da muss im Tessin ein Ceneri-Tunnel aus Sicherheitsgründen mit enormen Zusatzkosten in zwei Röhren geführt werden, gleichzeitig sieht man in Zürich einen zweistöckigen oberirdischen Tunnel vor, wo die Bahn extrem gefährliche Gefahrgüter heute schon transportieren kann und auch künftig transportieren wird. Die vorgesehene Nutzung – ich zeige sie – auf Teufel komm raus, wird dem Kantonsrat ohne «Waidhaldetunnel lang» noch einige Überraschungen bescheren.

Oliver B. Meier (SVP, Zürich): Eigentlich wäre auch ich Befürworter der Variante «Waidhaldetunnel lang», da diese meines Erachtens zukunftsorientiert und städtebaulich absolut vertretbar wäre. Hier möchte ich Folgendes erwähnen:

Was sich das Komitee «Pro Limmat und Zürich West» in seinem Flyer mit seinen Kraftausdrücken wie «Berliner Mauer», «Gigantismus», «Irreführung», «Verschandelung» und so weiter bezüglich dieses Projektes erlaubt, ist meines Erachtens schlicht und einfach dumm und völlig daneben. Der verteilte Prospekt zeigt an Stelle des Projektes einen provokativen Balken, welcher jeder Wirklichkeit spottet und so eine Irreführung für den nicht eingeweihten Betrachter darstellt. Ich denke, da hat jemand statt eines Brettes einen ganzen Balken vor dem Kopf gehabt. Und offenbar sind selbst Leute von uns, diesem irreführenden Balken auf den Leim gekrochen und sprechen daher von einem

Sündenfall – so wie vorhin Heidi Bucher von den Grünen. Die projektierte Fahrbahnlösung, integriert unterhalb des bestehenden Bahnviaduktes, wäre meines Erachtens eine gute, geschickte Lösung und dank der vorgesehenen äusseren filigranen Verkleidung mit Glas und anderen Baumaterialien gefällig und betreffend Lärm und Stau auch sehr immissionsarm geplant.

Selbstverständlich kann auch ich mich der Variante «mittel» anschliessen. Ich hoffe, dass die Frage der Unterquerung der Limmat in Bezug auf die gesetzlich geltenden Bestimmungen gelöst werden kann. Dass durch eine solche Lösung die Rosengartenstrasse weitgehend entlastet wird und dadurch auch die unzähligen «Autoabzocker-Fotofallen» der Stadt Zürich verschwinden werden, sollte auf der Hand liegen. Lehnen Sie die betreffenden Minderheitsanträge ab!

Ich möchte noch etwas sagen zum Abbruch Hardbrücke. Da stelle ich folgende Frage: Wo sollen die 18'000 Fahrzeuge, welche heute täglich über die Hardbrücke in die Ausfahrt Sihlquai fahren, nachher verkehren? Es bliebe meines Erachtens nur die Möglichkeit über die Hardstrasse, wo Linke und Grüne doch eigentlich eher mit einem grünen Natureldorado liebäugeln. Ich bitte Sie, lehnen Sie auch diese überspannten Minderheitsanträge ab. Danke.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Vielleicht zum Anfang eine kleine Korrektur zu Carmen Walker: Die Grünen und der VCS waren immer von Anfang an gegen den Waidhaldetunnel – im Gegensatz zur SP –, wenn Sie das vielleicht nebenbei auseinander halten könnten.

Mit dem Waidhaldetunnel wird das Verkehrsproblem Rosengartenstrasse/Hardbrücke kaum gelöst, sondern nur in andere Wohnquartiere verlagert, und das mit jeder Variante. Die Inszenierung dieses Strassentheaters – Alfred Heer hat es gestern mit Sankt Florian betitelt – ist aber auch politisch einigermaßen durchsichtig und verdient keinen Applaus. Carmen Walker, als Retterin am Rosengarten, versucht sich als Heldin in ihrem Wahlkreis – sehr beeindruckend, diese Darstellung! Natürlich hat die Bevölkerung auch am Rosengarten das Recht auf bessere Luft, mehr Gesundheit und weniger Lärm. Dafür benötigen wir aber keinen Waidhaldetunnel, dafür haben wir nämlich am Bundesgericht die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung erstritten, auf die Sie sich, liebe Carmen Walker, heute so gerne berufen. Erstritten haben wir aber diese Entlastung, diese flankierenden Massnahmen gegen den Willen der FDP, gegen die freisinnige Fahr-

gemeinschaft, nämlich zusammen mit der Stadt Zürich, insbesondere zusammen mit Ruedi Aeschbacher (*alt Stadtrat, EVP*) und mit alt Stadtpräsident Josef Estermann (*SP*). Das einfach zur Historie, damit Ihnen nicht immer wieder dieser Fehler unterläuft, dass dies Kathrin Martelli (*Zürcher Stadträtin, FDP*) zugeschrieben wird.

Die Rosengartenstrasse als Bestandteil der Westtangente müsste eigentlich schon längst zur Entlastung der Bevölkerung auf zwei Spuren reduziert werden. Dieses Recht steht diesem Quartier schon seit der Eröffnung der so genannten Nordumfahrung zu. Und dieses Recht wurde auch durch die Versprechungen vom damaligen Baudirektor Hans Hofmann in der Diskussion um die Westumfahrung hier drinnen bestätigt. Für eine Entlastung der Rosengartenstrasse benötigen wir überhaupt keinen Waidhaldetunnel, dafür genügt eine Spurreduktion.

Sie werden nun wohl rhetorisch fragen: Wohin mit dem übrigen Nord-Süd-Verkehr, wenn am Rosengarten eine Spur abgebaut wird? Aber man hat mir jetzt 16 Jahre hier drin wortreich erzählt, der Durchgangsverkehr, unser aller Hauptproblem, werde im Jahre 2008 auf die Westumfahrung Zürich geleitet und Zürich umfahren. Ja, wo ist also Ihr Problem? Der Verkehr ist im nächsten Jahr weg! Das war jetzt doch jahrzehntelang Ihre Logik, Ihr Umfahrungsmythos! Ihr Problem ist jetzt gelöst!

Ja und der restliche Ziel- und Quellverkehr auf der Rosengartenstrasse – damit sind vor allem Sie, meine Damen und Herren aus dem Kanton gemeint –, dieser Restverkehr hat Platz auf den verbleibenden Spuren der Rosengartenstrasse oder benützt einfach den öffentlichen Verkehr wie wir das in der Stadt Zürich übrigens vorbildlicherweise mit 70 Prozent im Binnenverkehr schon lange tun. Sie sehen also, eine Spurreduktion genügt völlig zur Entlastung der Rosengartenstrasse. Wir können uns den Waidhaldetunnel wirklich sparen – im wahrsten Sinne des Wortes. Der Waidhaldetunnel wäre eine weitere Planungs-sünde höchster Güte in dieser Stadt Zürich. Er verdient es nicht einmal, in diesen Richtplan aufgenommen zu werden – höchstens als neues Delikt im Strafgesetz.

Willy Furter (EVP, Zürich): Im Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich ist der Waidhaldetunnel Zürich als prioritäres Schlüsselvorhaben bezeichnet worden. Der Stadtrat von Zürich unterstützt das Anliegen ebenfalls und bittet, den «Waidhaldetunnel lang» unterirdisch bis Hirschwiesenstrasse in den Verkehrsplan aufzunehmen. Nur durch

einen Waidhaldetunnel kann der unhaltbare Zustand an der Rosengartenstrasse endlich beendet werden. In der Kommission haben wir entschieden, beide Varianten, «Waidhaldetunnel lang» und «kurz» im Richtplan drin zu lassen, weil eigentlich erst die Detailplanung zeigen kann, welches wirklich die bessere Variante ist.

Nun ist aber mit dem Antrag der SVP eine neue Situation entstanden. Es ist nun sicher richtig, dass wir uns auf einen Waidhaldetunnel einigen. Wir unterstützen, wie Carmen Walker es gesagt hat, den «Waidhaldetunnel mittel».

Ueli Keller (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Die erwähnte Zustimmung von einzelnen SP-Vertretern in ihrem eigenen Namen zu einem Waidhaldetunnel ging immer davon aus, dass er gekoppelt sei an einen Abbruch der Hardbrücke. Diese Kombination ist spätestens seit gestern, seit Ihrer Zustimmung zum Westast mit Objekt 6 überhaupt nicht mehr realisierbar. Diese einzelnen SP-Vertreter, die diese Diskussion in der Gesamtpartei nie geführt haben, fühlen sich ziemlich über den Tisch gezogen und fühlen sich auch nicht mehr an ihre Zustimmung zum Waidhaldetunnel gebunden.

Alfred Heer knabbert ein bisschen an meinem Selbstverständnis mit seinem Antrag. Ich bin mich nicht gewohnt, dass er Zustimmung findet zu einem Antrag meinerseits; ich muss mich zuerst ein bisschen daran gewöhnen. Aber ich mache mir keine Illusionen, dass diese Zustimmung zu meinem Minderheitsantrag im Umweltbewusstsein der SVP begründet liegt, von dem man nie weiss, ob es dieses überhaupt gibt oder ob es nur temporär abhanden gekommen ist. Die Gründe sind andernorts zu suchen. Vielleicht hätten Sie dann noch die Güte, uns diese zu erläutern.

Die Eventualminderheitsanträge Nummern 49 bis 51 – das ist richtig – fallen automatisch weg, wenn diesem Hauptantrag 48 zugestimmt wird. Auf besonderen Wunsch hin würde ich natürlich trotzdem dazu reden, wenn Sie das möchten, aber ich kann auch darauf verzichten. Ich hätte es von Ihnen, Alfred Heer, sehr charmant gefunden, wenn Sie aus Ihrer doch zahlreichen Fraktion Mitglieder in die Kommission entsandt hätten, die schon während der Kommissionsarbeit in der Lage gewesen wären, diese Frage ein bisschen differenziert zu diskutieren. Das hätte einerseits den Vorteil gehabt, dass wir nicht jeden Donnerstag mühsame Sitzungen gehabt hätten. Wir hätten auch gemütlich im Café «Venezia» zusammen einen Tee trinken können. Leider war

das nicht der Fall, darum diskutieren wir hier drinnen kommissionsmässig weiter.

Bei Ihrer Zustimmung zu andern Projekten in diesem Verkehrsrichtplan, die Sie gestern bereits getätigt haben, zum Westast, zum Stadttunnel, zur Hardbrückensanierung und dann wahrscheinlich später zum «Waidhaldetunnel mittel», wäre es doch nötig, dass Sie erklären, inwiefern diese sich umweltverträglich und stadtverträglich besser verhalten als der von Ihnen kritisierte «Waidhaldetunnel lang». Da sind die Nuancen also wirklich sehr klein und nicht auf den ersten Blick sichtbar. Das leitet mich zu einer Frage, die ich an Baudirektorin Ursula Gut stelle, die mir doch einigermaßen wichtig erscheint, wenn ich den richtigen Zettel gerade finde (*Heiterkeit*): Der Bundesrat sagt nämlich in seinem Beschluss zum generellen Projekt der SN1.4.1 am 26. Mai 2004 in seinem Antrag 7: «Für die Betriebsphase ist für die einzelnen Strassenabschnitte im Untersuchungsperimeter eine Emissionsbilanz der NO_x und PM10 zu erstellen und es ist mittels Modellrechnung die Immissionsbelastung zu bestimmen. Falls die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können, sind weiter gehende Massnahmen zur Sanierung der übermässigen Luftbelastung darzustellen, insbesondere ist eine Ausführungsvariante mit einer dosierten Verkehrskapazität zu prüfen.» Dieser Antrag ist gestellt in Bezug auf das Projekt der SN1.4.1 ohne eine Einleitung eines Waidhaldetunnels in diese Strasse. Darum frage ich Sie: Welche Massnahmen haben Sie vorgesehen – nur schon bei der SN1.4.1 zur Reduktion der Kapazität, wie das hier als Möglichkeit aufgezeigt wird. Und um wie viel mehr müssen Sie die Kapazität reduzieren, wenn zusätzlich der Verkehr vom Waidhaldetunnel eingeleitet wird. Andernfalls ist das Ganze ja gar nicht bewilligungsfähig. Da bin ich froh, wenn Sie mir eine präzise Antwort erteilen können.

Alfred Heer (SVP, Zürich): Leider habe ich Sie fast nicht verstanden, Ueli Keller, es tut mir wirklich leid. Ich habe nur etwas verstanden von Umweltbewusstsein, welches nicht vorhanden sei – oder so irgendwie. Ich fahre zwar Auto, ich fahre aber auch sehr viel Velo, vermutlich mehr als Sie. Darum bin ich ja auch fast so schlank wie Sie, Ueli Keller. (*Heiterkeit.*) Es geht ja darum – Sie haben es erwähnt wegen der Tunnels –, für die Tunnels einzustehen. Wir wollen den Verkehr unter dem Boden und nicht über dem Boden. Darum kann ich auch zum Seetunnel Ja sagen und ich kann auch zum Stadttunnel Ja

sagen. Ich sage auch zum Waidhaldetunnel Ja, wenn er unterirdisch verlegt wird. Das ist ja der Witz an der ganzen Sache. Ich sehe das Problem, das Sie haben, nicht. Verkehr, der unter dem Boden läuft, der läuft nicht über dem Boden, also ist ja das ein Vorteil für die Bevölkerung. Und wenn man die Rosengartenstrasse abklassieren will, dann braucht es meiner Meinung nach diesen Waidhaldetunnel. Mein Umweltschutzbewusstsein ist hervorragend, Ueli Keller. Ich wohne in der Stadt, ich arbeite in der Stadt, und bei Ihnen gibt es viele, die mit dem Zug von weither in die Stadt fahren. Die verbrauchen mehr Energie als ich, obwohl ich stolzer Besitzer eines achtjährigen Autos mit Katalysator bin. (*Heiterkeit.*) Herzlichen Dank.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Der Waidhaldetunnel war in der Kommission für Planung und Bau ausserhalb dieser Vorlage Gegenstand von Beratungen. Das Postulat 159/2004 forderte vom Regierungsrat die rasche Planung und Projektierung des Waidhaldetunnels ebenso die Prüfung um Aufnahme beim Bund in den Sachplan Strasse beziehungsweise in das Agglomerationsprogramm.

Mit dem Bericht und Antrag der Regierung vom 1. Juni 2005 (4258) zum dringlichen Postulat wurde der Kantonsrat in Kenntnis gesetzt, dass auf der Grundlage einer Projektstudie Stadttunnel/Verkehr Zürich West der «Waidhaldetunnel lang» als Variante im Sachplan des Bundes zu behandeln sei. Diese Studie oder dieser Synthesebericht stand unter der Projektleitung des Kantons und der Stadt Zürich.

Die Kommission für Planung und Bau nahm sich im Rahmen der Beratung der Vorlage im Speziellen der Linienführung an, dies nicht zuletzt im Hinblick auf die anstehende Richtplanrevision.

Am 25. August 2005 wurde ein äusserst aufschlussreicher Augenschein unter Anwesenheit von Stadtrat Martin Waser, Vorsteher des Tiefbauamtes, durchgeführt. Der «Waidhaldetunnel lang» wird von der Stadt Zürich mit erheblichen Synergien zum Nutzen der Stadt beurteilt.

Ein wesentliches Kommissionsresultat hingegen war die Erkenntnis, dass eine Variante mit Unterquerung der Limmat doch möglich ist. Allerdings könnte der Verkehr nicht bis zur Pflingstweidstrasse unterirdisch geführt werden.

Die Stadt Zürich äussert sich aus städtebaulichen Gründen skeptisch zu dieser Variante, die KPB stellte fest, dass im Rahmen des generellen Projektes die Vor- und Nachteile der beiden Varianten geklärt werden müssen. Diese beiden Varianten sind nun Gegenstand der Vorlage, wie sie von einer Mehrheit der Kommission beantragt wird.

Die Einschränkung des Variantenfächers konzentriert die Abklärungen auf eine gemäss Kostenschätzung günstigere Variante. Der Umbau des Hardturmviaduktes unter Vollbetrieb des öffentlichen Verkehrs kann schon heute als äusserst anspruchsvolles Bauvorhaben bezeichnet werden. Im Weiteren konnte in der Kommission festgestellt werden, dass eine Variante Runder Tisch eine hohe Konsensfähigkeit mit den betroffenen Stadtkreisen reflektierte.

Wichtig ist heute festzustellen, dass mit dem Agglomerationsprogramm dem Bund der «Waidhaldetunnel lang» unterbreitet wurde und dass unterdessen eine Zwischenbeurteilung des Bundes eingetroffen ist. Der Zwischenbericht hat Stärken und Schwächen aufgezeigt. Der Bund erwartet gewisse Anpassungen. Vom Regierungsrat ist ein überarbeiteter Entwurf zum Agglomerationsprogramm noch ausstehend. Er war angekündigt bis Ende 2006.

Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen beide Varianten. Es ist nicht ausgeschlossen, dass der Vorzug der Variante «mittel» ein wichtiges politisches Signal für eine konsensfähige Lösung und eine kostengünstigere Variante darstellt.

Regierungsrätin Ursula Gut: Ihre Frage, Ueli Keller, kann ich Ihnen leider zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beantworten. Die Massnahmen werden aber selbstverständlich in der Detailprüfung zum Waidhaldetunnel geprüft werden.

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt dem Minderheitsantrag 48 mit 160 : 0 Stimmen zu.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Mit dieser Zustimmung entfallen die Eventualminderheitsanträge 49, 50 und 51. Ist Ueli Keller damit einverstanden? Das sieht er auch so.

Dann kommen wir jetzt zur gemeinsamen Behandlung der Minderheitsanträge 52, 53, 54, 55 und des Antrags 55a.

Objekt 7b, «Waidhaldetunnel Zürich Toni-Knoten–Hirschwiesenstrasse (Variante mittel)»

Minderheitsantrag 52 von Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp, Peter Weber:

Das Objekt 7b, «Waidhaldetunnel Zürich, Toni-Knoten–Hirschwiesenstrasse (Variante mittel)», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 150 Mio. Franken)

Eventualminderheitsantrag 53 von Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:

Wird am Bau eines Waidhaldetunnels festgehalten, ist der Rückbau der Hardbrücke vorzunehmen: zwischen dem Hardplatz und dem Maag-Areal kann sie für die Bedürfnisse des ÖV und des Velo- und Fussverkehrs reserviert werden, zwischen Maag-Areal und Wipkingen kann sie abgebrochen werden.

Eventualminderheitsantrag 54 von Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:

Wird am Bau eines Waidhaldetunnels festgehalten, ist nur eine unterirdische Limmatquerung zu erlauben.

Eventualminderheitsantrag 55 von Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:

Wird am Bau eines Waidhaldetunnels festgehalten, ist die Rosengartenbrücke abzubrechen.

Antrag 55a

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Herr Präsident, ich muss Sie fragen, zu welchem Antrag ich sprechen soll.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das wäre der Antrag 55a.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Das ist der Antrag zur Tramtangente beim Waidhaldetunnel. Ich habe beim Kapitel «Öffentlicher Verkehr» den Antrag auf eine neue Tramtangente bei der Rosengartenstrasse gestellt, welche möglich wird, wenn der Waidhaldetunnel gebaut wird. Die Fristen wurden entsprechend abgestimmt.

Herr Präsident, ich habe es Ihnen bereits mündlich angetönt, ich bin mir bewusst, dass wir hier in dieser Diskussion jetzt einen Teil des öffentlichen Verkehrs behandeln, unabhängig von allen andern Tramtangente, die auch zu diskutieren sind. Ich wäre deshalb einverstanden – wenn Sie dies so sehen –, wenn wir die inhaltliche Debatte beim «Öffentlichen Verkehr» führen, also beim Antrag 151a.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das tönt für mich vernünftig. Monika Spring nickt. Dann werden wir so verfahren. Dann geht jetzt das Wort an Monika Spring für die Minderheitsanträge 52, 53, 54 und 55.

Monika Spring (SP, Zürich): Liebe SVP, herzlichen Dank, dass Sie hier Hand geboten haben zu einer vernünftigen Variante und diesem Minderheitsantrag zugestimmt haben.

Zum Antrag 55a muss ich schon sagen: Er ist eigentlich ein Systemfehler. Wir haben keine Anträge von Tramtangente in diesem Richtplan – mit Ausnahme des Trams Zürich West – und das ist auch ein Systemfehler. Alle diese Tramlinien gehören in den regionalen Richtplan und sind Sache der Stadt Zürich. Ich begreife nicht, warum jetzt ein Antrag nach dem andern auch von der CVP noch eingereicht wird, um irgendwelche Tramlinien noch einzutragen. Erstens hätte man diese Diskussion in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) führen können und zweitens ist es wirklich systemwidrig; sie gehören nicht in den kantonalen Richtplan. Ich habe das übrigens abgeklärt, ich habe noch ein Telefonat gemacht.

Nun zum «Waidhaldetunnel mittel». Damit dieser überhaupt in diesen Verkehrsrichtplan aufgenommen wurde, brauchte es einige intensive Diskussionen und es brauchte vor allem auch die von Hans Frei erwähnte Besichtigung. Es gab auch Abklärungen zur Frage des Grundwassers, das haben wir gehört. Das Grundwasser war kein Hindernis. Wir hätten uns also sehr gut bereits in der Kommission sehr gut auf diese Kurz-Variante einigen können, die auch viel billiger ist. Warum stellt die SP nun trotzdem den Minderheitsantrag, die Variante «mittel» auch abzulehnen?, das werden Sie sich fragen. Und ich kann Ihnen eine ganz klare Antwort geben: Nach dem Runden Tisch Zürich West habe ich versucht, zusammen mit Carmen Walker einen Vorstoss zu machen, um der «Eins-zu-eins-Umlagerung» des Verkehrs von der Hardbrücke/Rosengarten auf den «Waidhaldetunnel mittel» zu erreichen. Der Vorschlag lag formuliert vor. Es gab verschiedene Änderungen, aber im Grundsatz blieb er so bestehen. Und dann hörte ich eines Tages: «Ja, jetzt ist dieser Vorschlag leider obsolet, weil Carmen Walker unterdessen mit der SVP und der EVP zusammen einen andern Vorschlag eingereicht hat.» Und statt des Abbruchs der Hardbrücke stand da plötzlich nur noch «Es sind flankierende Massnahmen zu prüfen». Entweder hält man sein Wort und dann kann man wirklich auch zu einer Einigung kommen. Oder man wird eben wortbrüchig – und das muss ich leider Carmen Walker vorwerfen: Sie ist wortbrüchig geworden. Der Abbruch der Hardbrücke ist nicht mehr mit diesem «Waidhaldetunnel mittel» gekoppelt, und das ist der Grund, warum ich auch in der SP nicht mehr weiter für diesen Vorschlag eintreten konnte. Denn wenn die Hardbrücke nicht abgebrochen wird, dann haben wir nachher zwei Achsen. Es wurde vor allem die Hardbrücke freigespielt für den Westast – ich habe das bereits erklärt – und das ist für uns unannehmbar. Nachdem Sie den Abbruch der Hardbrücke bereits abgelehnt haben, kommt für uns natürlich ein Waidhaldetunnel nicht mehr in Frage. Denn das sind alles Bauten, die zusätzlichen Verkehr in die Stadt bringen.

Ich möchte Sie daran erinnern: Die Hardbrücke/Rosengarten gehört zur Westtangente, und diese war immer ein Provisorium bis zur Eröffnung der Westumfahrung. Jetzt wird die Westumfahrung eröffnet – nächstes Jahr – und was passiert? Gleichzeitig wird die Hardbrücke auf fünf Spuren ausgebaut, der Waidhaldetunnel wird eingetragen, der Westast wird gebaut und der Stadttunnel dazu. Wo ist da noch die Logik?

Heidi Bucher (Grüne, Zürich): Ich präsentiere Ihnen eine weitere erstaunliche Beobachtung aus dieser Debatte, die uns Grüne sehr beunruhigt: Hier im Rat sitzt ein Teil der politischen Elite dieses Kantons, hoffe ich. Ich nehme jetzt einmal an, es handle sich um einigermaßen intelligente Leute, welche die Potenz ihrer Hirne benutzen, also auch Forschungsergebnisse verstehen und interpretieren können. Die Bereicherung diverser bürgerlicher Parteiprogramme mit ökologischen Pflasterli wies in den letzten Monaten darauf hin. Die bleichen Gesichter nach dem Al-Gore-Film liessen sogar auf eine gewisse emotionale Intelligenz hoffen. Jetzt wäre der Tatbeweis zu erbringen. Und was tut die bürgerliche Mehrheit? Das Gegenteil zur Erkenntnis! Sie gehorchen Ihren Gaspedal-Füssen. Frédéric Vester würde von einer noch viel tieferen Verhaltensschicht sprechen, nämlich vom Auto als Hirschgeweih des Mannes, das einen einzigen Zweck hat: die Menschenweibchen zu beeindrucken. Auch meine Söhne rufen: «Oh geil, ein ferrarirotes Velo!» Da ich zu Ihrer Ehrenrettung annehme, dass Sie nicht so vegetativ motiviert politisieren, bleibt ein einziger möglicher Schluss übrig: Sie planen die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen und unserer Gesundheit für das eigene Vergnügen und den eigenen Geldsäckel. Beweisen Sie das Gegenteil!

Wie bereits beim Projekt «Waidhaldetunnel lang» erwähnt, sind wir aus grundsätzlichen und fundierten Kritikpunkten gegen den Neubau von Strassen und Strassentunnels. Wir wollen die Mobilität durch einen ausgebauten öffentlichen Verkehr gewährleisten, weil dies Menschen und Umwelt schont und der ÖV Sie so gut zum Ziel bringt wie Ihr Motorvehikel. Sie gewinnen neben einem guten Gewissen Beweglichkeit und soziale Kontakte, Zeit zum Lesen und für Gespräche.

Unterstützen Sie den Minderheitsantrag gegen den «Waidhaldetunnel mittel»! Wir Grünen lehnen selbstverständlich auch alle Eventualminderheitsanträge ab, weil wir gegen Tunnelbauten sind.

Ueli Keller (SP, Zürich): Auf diese grundsätzlichen Erwägungen brauche ich nicht zurückzukommen; die kennen Sie bereits. Es gibt aber auch ein ganz konkretes handfestes Problem in diesem Quartier auf dem Milchbuck. Der Kreis 6, der im Wesentlichen als Aufmarschgebiet für die motorisierten Pendler funktioniert, gibt es bereits viele Tunnels, an denen man beobachten kann, wie sich das Verkehrsphänomen entwickelt: Der Hirschwiesentunnel landet dort, der Milch-

bucktunnel, der Buchegg tunnel. Und jetzt wollen Sie noch den Waidhaldetunnel dorthin leiten, um die Standortgunst für die Wirtschaft zu verbessern! Das führt unmittelbar dazu, dass das Milchbuckquartier überflutet wird mit automobilem Verkehr, und das ist nicht zu verantworten. Lehnen Sie diesen Antrag ab.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Es ist Zeit, einige Sachen klarzustellen. Liebe SP, ich habe in der ganzen Verkehrsrichtplanarbeit in der Kommission mehrfach – wirklich mehrfach – versucht, mit Ihnen das Gespräch aufzunehmen und Lösungen auch mit Ihnen zu suchen. Ich habe von Ihnen nie eine Antwort bekommen. Ich habe das an der Pressekonferenz klar ausgedrückt und Ihren Unwillen provoziert. Ich habe trotzdem nachher noch einmal nachgefragt, wie es denn sei. Und wissen Sie, was man mir gesagt hat? Ich hätte halt mit den Falschen in der SP gesprochen. Und als ich dann gefragt habe, wer denn bei Ihnen aber wirklich zuständig sei in der Verkehrspolitik, da hat es geheissen: Das kann man so nicht sagen. Irgendwie ist ja jeder bei Ihnen auch ein Verkehrspolitiker. Als ich dann die Eintretensdebatte gehört hatte, da sprachen Sie davon, Sie möchten und erhoffen einen konstruktiven Dialog, den wir heute noch führen. Ich frage mich schon, liebe SP-Mitglieder: Wie viel Kreide darf eigentlich ein Verkehrspolitiker oder eine Verkehrspolitikerin hier im Rat noch essen? Und da wird es auch nicht besser, wenn mich Ihr Fraktionschef dann zu einem nächtlichen Spaziergang an der Glatt einlädt. Das ist einfach keine seriöse Verkehrspolitik! Und dann höre ich von Gabi Petri, dass man sich nicht einmal für die Bevölkerung einsetzen darf, dass es nicht erlaubt ist, hier im Rat die Interessen der Bevölkerung zu vertreten. Da wundere ich mich schon. Dafür sind wir ja hier gewählt! Wir sind hier im Rat, um die Anliegen der Bevölkerung nach bestem Wissen zu vertreten. Ich bitte Sie, diesen «Waidhaldetunnel mittel» nun einzutragen.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Wenn ich mir die Voten anhöre zu diesem Tunnelsystem: Ich bin kein Maulwurf, ich kann da nicht so gut mitreden. Und wenn Frau Waidhalde – Entschuldigung – Frau Carmen Walker hier so spricht, dann kommt mir Che Guevara in den Sinn. Der hat einmal gesagt – wenn Sie auf diese Karte schauen: Seien wir realistisch und versuchen wir das Unmögliche! Und das können Sie doch gar nicht alles bauen, weil erstens – seien wir realistisch – wir das Geld dazu nicht haben. Und zweitens sind wir eben unmög-

lich, weil wir diese Stadt mit diesen Strassen zupflastern wollen. Ganz im Ernst, Sie wissen es: Der Waidhaldetunnel und auch der Stadttunnel haben lokale Ab- und Zunahmen der Verkehrsbelastung zur Folge. Wenn wir alles zusammenzählen, dann gibt es keine Reduktion der Verkehrsbelastung. Wir haben ein schönes Beispiel in Stockholm. Stockholm, konnte man nachlesen, hat vor zwei Jahren auch ein solches Tunnelsystem eröffnet. Die Strassen wurden geflutet und man musste zeitweise die Tunnels wieder zutun, richtig verschliessen. Und jetzt kann ich Ihnen noch sagen – und ich frage auch Baudirektorin Ursula Gut, ob sie die diversen Berichte kennt –, es heisst nämlich dort und das sind Facts: Dank verbesserter Abgastechnologie kann man bis im Jahr 2025 in der Stadt mit einer Halbierung der Abgas- oder Schadstoffemissionen im Strassenverkehr rechnen. Aber mit den verschiedenen Tunnels ergibt sich gleich wieder eine Erhöhung um mindestens diesen Prozentsatz. Also müssen Sie hier nicht von Umweltschutz sprechen. Und was nach 2025 passiert, das wissen Sie genau so gut wie ich. Seien Sie ehrlich! Dann haben wir noch mehr Verkehr mit diesen vielen Tunnels und dann wird die Luft noch schlechter.

Alfred Heer (SVP, Zürich): Ich komme zurück auf den Ordnungsantrag der SP. Ruedi Lais, Sie sollten jetzt zuhören. Sie haben uns versprochen, dass Sie sich gemäss Ihrer Liste beschränken werden. Und auf Ihrer Liste sind eingetragen als Votanten Ueli Keller und Monika Spring. Jetzt hat auch noch Marcel Burlet aus Regensdorf gesprochen. Wenn Sie so weiterfahren, wird es nicht mehr lange dauern, bis wir auf unseren angenehmeren Ordnungsantrag zurückkommen müssen. Ich bitte Sie, Ihre Fraktion zu disziplinieren und Ihr grossartiges Versprechen, das Sie uns abgegeben haben, auch einzuhalten. Besten Dank.

Abstimmungen

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 52 mit 107 : 58 Stimmen ab.

Der Kantonsrat lehnt den Eventualminderheitsantrag 53 mit 89 : 59 Stimmen ab.

Der Kantonsrat stimmt dem Eventualminderheitsantrag 54 mit 147 : 0 Stimmen zu.

Der Kantonsrat lehnt den Eventualminderheitsantrag 55 mit 92 : 69 Stimmen ab.

Objekt 10, «Verlängerung Glatttalstrasse, Zürich»

Minderheitsantrag 56 von Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

Das Objekt 10, «Verlängerung Glatttalstrasse, Zürich», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 14 Mio. Franken)

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Ich beantrage Ihnen, diesen Richtplaneintrag zu streichen. Mit der Verlängerung der Glatttalstrasse beschliessen Sie effektiv die siebte und achte Spur des Nordrings. Diese Lückenschliessung würde nämlich eine direkte Hauptverkehrsverbindung aus dem Unterland über den Anschluss Rümlang/Seebach, dann nach Schwamendingen, von dort aus nach Dübendorf bis nach Hegnau/Volketswil ermöglichen, also eine direkte Linie von Seebach nach Volketswil. Und die Vertreter aus Zürich Nord, aus der Stadt und aus den umliegenden Gemeinden müssten das verhindern, weil diese Schleusenöffnung durch die Wohnquartiere, insbesondere in Seebach und Schwamendingen, so nicht akzeptiert werden kann. Der verfolgte Zweck ist ja die Erschliessung des Glattparks und des Gebiets Leutschenbach. Das wird aber hier nicht erreicht, weil der Verkehr nämlich nicht auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt wird. Der Verkehr aus entfernteren Gebieten wird nämlich dann direkt durch die Wohnquartiere in diese Entwicklungsgebiete im Glattpark und im Leutschenbach hineingeführt. Damit verschlechtern Sie die Qualität der Entwicklungsgebiete, bevor sie noch fertig gebaut sind. Und die vorgesehene Nutzung in den Entwicklungsgebieten ist ja prädestiniert für die Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr und weniger auf Ziel-/Quellverkehr mit dem Auto. Mit der Verlängerung der Aubruggstrasse für die Glatttalbahn haben wir alles getan, dass diese qualitativ

hoch stehende ÖV-Erschliessung auch ermöglicht wird. Wir von der SP haben dort auch dieser Verlängerung der Aubruggstrasse zugestimmt. Wenn jetzt diese Verlängerung der Glatttalstrasse kommt, hätten wir mit der Zustimmung zur Aubruggstrassenverlängerung ein trojanisches Pferd gekauft. Wenn es einen bestimmten Grund gibt, ein Stück Strasse zu bauen, um ein Verkehrsproblem zu lösen, dann gibt es eben auch gute Gründe, ein Stück explizit nicht zu bauen, um ein Problem zu verhindern oder gar nicht erst hervorzurufen.

In der Stellungnahme der Gemeinde Rümlang wird auch verlangt, dass diese Glatttalstrasse nicht verlängert wird, um den Verkehrsfluss durchs Dorf, durch diese Wohnquartiere zu verhindern.

Stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu und verhindern Sie damit die Verlängerung der Glatttalstrasse. Ich danke Ihnen.

Natalie Vieli (Grüne, Zürich): Die Grünen unterstützen den Antrag auf Streichung des Neubaus beziehungsweise der Verlängerung der Glatttalstrasse zwischen Thurgauer- und Schaffhauserstrasse.

So harmlos dieses Zwischenstück daherkommt, umso dramatischer wären die Folgen davon. Mit dieser Verlängerung wird eine Verbindung zwischen dem Autobahnanschluss Seebach über die soeben fertig gestellte Verlängerung Aubruggstrasse bis hin nach Volketswil geschaffen. Sie verläuft damit als untergeordneter Ring parallel zur A1 und A53 und würde unweigerlich bei Stausituationen auf der Autobahn, wie sie heute täglich vorkommen in diesem Bereich, zur Ausweichroute. Es ist erklärtes Ziel des Richtplans, den Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken. Es kann somit nicht angehen, dass da, wo Verkehrsüberlastung und Stau an der Tagesordnung sind, ein Ausweikkorridor auf das untergeordnete Strassennetz und mitten durch dichtest besiedelte Wohnquartiere geschaffen wird.

Der enorme Boom und damit Mobilitätswachstum in der Region Glatttal und Zürich Nord kann und darf nicht mit dem Ausbau des motorisierten Verkehrs aufgefangen werden. Zu dessen Bewältigung hat die Zürcher Bevölkerung Ja zur Glatttalbahn gesagt. Damit verbunden war die Intention, den mit den neuen Gebieten Glattpark, Oberhausergebiet und Neu-Oerlikon entstehenden Mehrverkehr auf die Glatttalbahn zu verlagern. Mit Kapazitätssteigerungen im Strassenverkehr entlang der Streckenführung der Glatttalbahn, wird entgegen dem

Volkswillen der Modalsplit zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs verschoben.

Die Quartiere Seebach und Schwamendingen sind heute schon arg belastet, darin sind wir uns einig. Immerhin sprach sich dieser Rat klar für die Einhausung in Schwamendingen aus. Öffnen sie also nicht wieder einen neuen Korridor, der zusätzlichen Verkehr, Lärm, Gestank und Schadstoffe in diese Quartiere führt.

Unterstützen Sie den Minderheitsantrag.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Gönnen Sie sich eine Pause, dieses Votum richtet sich ausschliesslich an Baudirektorin Ursula Gut.

Liebe Frau Baudirektorin, die Verlängerung der Glatttal- und auch der Aubruggstrasse und deren später beabsichtigter Ausbau auf eine vierspurige Hochleistungstrasse erweist sich als sehr widersprüchlich und nicht koordiniert, und zwar in Bezug auf die neu in Betrieb genommene Glatttalbahn. Deren Priorisierung als Verkehrsträger und auch der damit vorgegebene Modalsplit sind nicht koordiniert. Dazu hat sich der Kanton Zürich schon einmal geäussert, und zwar am 4. Oktober 2001 zum ersten Abschnitt dieser geplanten Veränderung. Das kann ich Ihnen jetzt nicht ersparen, «gute Baudirektorin», ich zitiere – es ist ein längeres Zitat: «Im Luftprogramm 1996» – das Wort hat hier die Baudirektion – «Massnahmen Lufthygiene ist festgehalten, dass die Angebotsplanung des Staates im Bereich Verkehr darauf auszurichten sei, dass der Mobilitätszuwachs in erster Linie mit dem öffentlichen Verkehr erfolgt. Die Zustimmung des BUWAL (*Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft*) zur Stadtbahn Glatttal erfolgt nur unter der Bedingung, dass der gesamte Mehrverkehr im benachbarten Gebiet von der Stadtbahn übernommen wird. Stellungnahme des BUWAL an das BAV (*Bundesamt für Verkehr*) vom 18. September 2000 zur UVP (*Umweltverträglichkeitsprüfung*) Stadtbahn Glatttal erste Stufe: Längerfristig ist für die Glatttalstadt ein Modalsplit – Ziel: vergleichbar mit dem der Stadt Zürich – anzustreben. Die vorgesehenen flankierenden Massnahmen beim Projekt Stadtbahn Glatttal genügen gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell allerdings nicht, um die Verkehrszunahmen genügend in die gewünschte Richtung zu lenken. Mit der vorgesehenen Verlängerung der Aubruggstrasse» – Sie hören gut: Aubruggstrasse; es geht auch um die Glatttalstrasse – «wird der motorisierte Individualverkehr (*MIV*) noch weiter gefördert und damit das Ziel betreffend ÖV-Anteil zusätzlich erschwert. Aus lufthygienischer

Sicht kann dem vorliegenden Projekt nur zugestimmt werden, wenn im Gebiet Glatttalstadt durch wirkungsvolle flankierende Massnahmen sichergestellt werden kann, dass beim MIV keine weitere Verkehrszunahme erfolgt, eine vollständige Übernahme des Verkehrszuwachses durch die Glatttalbahn und das Modalsplit-Ziel nicht gefährdet wird.» Das war die Baudirektion. Vielen Dank für diese klaren Worte. Offenbar besteht Ihr Beitrag in der Baudirektion darin, alle Modalsplitvorgaben, alle Ziele und alle Bedingungen in diesem Gebiet zu vergessen und von allem das Gegenteil zu tun und Strassen zu bauen. Bravo! Was Sie hier und heute dann wahrscheinlich mehrheitlich entscheiden, sind die behördlich genehmigten Schleichwege.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 56 mit 90 : 60 Stimmen ab.

Objekt 11, «Verlängerung Birchstrasse, Zürich-Seebach»

Minderheitsantrag 57 von Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp:

Das Objekt 11, «Verlängerung Birchstrasse, Zürich-Seebach», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 250 Mio. Franken)

Roland Munz (SP, Zürich): Ich spreche zu den Anträgen 57 bis 60.

Der Ausbau der Nordumfahrung baut die Kapazitäten zwischen Zürich-Nord und dem Limmattal für den motorisierten Individualverkehr aus. Damit wird kein einziges Verkehrsproblem gelöst. Stattdessen wird der Flaschenhals für hunderte von Millionen Franken einfach verschoben.

Wie wenn dem nicht schon des Übels genug wäre, ist im Limmattal zwischen Dietikon und Limmattaler Kreuz auch der Ausbau der A1 auf acht Spuren vorgesehen. Sollte der Ausbau der Nordumfahrung dann aber doch ausgeführt werden, dann bräuchte es flankierende Massnahmen zur Beruhigung der bestehenden Hauptstrassen. Es braucht etwa die Abklassierung, Umgestaltung und teilweise Redimensionierung der Glatttalstrasse, der Katzenrütistrasse, der Affolternstrasse und der Rümlangerstrasse. Falls der Ausbau im Limmattal kommt, wird es nur noch eine Frage der Zeit sein, bis weitere Begehrlichkeiten geweckt werden, auch im Glatttal die A1 auf acht Spuren zu

erweitern. Die Autobahn-Anschlüsse Seebach, Affoltern und Weinigen werden in diesem Zusammenhang ebenfalls ausgebaut werden. Mit diesem Ausbau aber stellt sich die Richtplanung selber ein Bein, denn sie fordert doch ausdrücklich eine Stärkung des ÖV und verlangt, Mehrverkehr sei hauptsächlich durch den ÖV zu übernehmen und wenn möglich auf dem bestehenden Strassennetz abzuwickeln. Der Modalsplit auf dieser Achse jedoch wird sich ganz sicher zu Ungunsten des ÖV verschlechtern. Und dann darf es immer noch «es bitzeli mee» sein im Bereich des Strassenbaus? Immer noch mehr? Vom Autobahnanschluss Zürich-Seebach aus entsteht mit dem Bau der unterirdischen Birchstrasse eben noch «es bitzeli mee», nämlich ein neuer Autobahnzubringer mitten ins Herz von Oerlikon. Das führt zu Mehrverkehr und höherem Parkraumbedarf in Oerlikon selber. Es ist unsinnig, zuerst Wohnungen zu erstellen und dann einen Autobahnzubringer mitten ins Wohnquartier hinein zu legen. Dadurch entsteht nämlich genau eine Trennwirkung im Quartier, wie wir sie vom benachbarten Quartier Schwamendingen bereits bestens kennen. Dort müssen wir nun mit 90 Millionen Franken aus der Kantonskasse aufwändig sanieren, was mit einer ebensolchen Verkehrssünde angerichtet wurde, wie wir sie jetzt vor uns haben. Es entsteht eine neue Einfallssachse und als Parallelroute zur Autobahn vom Flughafen über die neue Flughofstrasse und die unterirdische Birchstrasse ins Herz von Zürich eine neue Route. Dass damit auch alle Zubringerstrassen zur Birchstrasse ins Herz Zürichs, zum Beispiel die Binzmühlestrasse von und nach Affoltern, zusätzlich belastet werden, das versteht sich von selbst. Schliesslich materialisiert sich der Verkehr ja nicht am Anfang der Birchstrasse und er wird sich wohl auch beim Verlassen der Achse nicht einfach wieder in frische Luft auflösen.

Einfach auflösen wird sich auch die Schadstoffbelastung nicht, welche mit dem Mehrverkehr auch zunehmen wird. Schon die Messergebnisse für das Jahr 2006 belegen eindrücklich, dass der Ausstoss von Luftschadstoffen gerade auch in dieser dicht besiedelten, dicht befahrenen Region viel zu hoch war. Hier nützt es dann auch wenig, wenn die Binzmühlestrasse abklassiert würde, wenn sie zuerst mal mit Mehrverkehr zugepackt wird. Das Objekt 11 ist wahrlich kein schmackhaftes Birchermüesli.

Im Objekt 12 sind wir auf unseren Antrag hin immerhin so weit, dass eine Reihe von Überdeckungen aufgenommen wurde. Gut und leicht verdaulich ist es aber dennoch nicht geworden. Ich bitte Sie darum

dringend, hier einmal nicht die Interessen des MIV zu priorisieren, sondern hier in diesem dicht besiedelten Wohnquartier die Lebensqualität und die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner für einmal höher zu gewichten und darauf zu verzichten, eine Hauptverkehrsachse ab der Autobahn direkt in ein Wohnquartier zu führen.

So beantrage ich Ihnen namens der SP, den Anträgen 57 bis und mit 60 zuzustimmen.

Natalie Vieli (Grüne, Zürich): Die Grünen unterstützen den Antrag auf Streichung des Neubaus eines Tunnels zur Verlängerung der Birchstrasse zwischen Glatttal- und Binzmühlestrasse. Ich spreche jetzt hier an dieser Stelle nur zu diesem Antrag 57.

Mit diesem Projekt wird eine direkte Verbindung zwischen Autobahnanschluss Zürich-Seebach und dem Zentrum Neu-Oerlikon geschaffen. Wie das so ist bei Tunneln, ist es zwar ganz angenehm, da wo die Blechlawine unter dem Boden verläuft – aber irgendwo tritt sie auch wieder zu Tage. In diesem Fall mitten in einem neu geschaffenen Wohnquartier, wo in den letzten fünf Jahren hunderte von attraktiven Familienwohnungen und das grösste Schulhaus der Stadt Zürich erstellt wurden. Hier sollte sich die Autolawine ergiessen, was zwangsläufig zu Mehrverkehr und erhöhtem Parkraumbedarf führen wird. Die beiden Verkehrsknoten Birchplatz und Bucheggplatz wären dem Kollaps geweiht.

Nebst der drohenden Verkehrsflut das Absurdeste an diesem Projekt ist jedoch, wenn man sich die Nähe zu einem der schweizweit wichtigsten Knoten im SBB-Bahnnetz vor Augen führt. Hier soll unmittelbar an eines der wohl besterschlossensten Zentren, nämlich Oerlikon, eine Autobahneinfallsachse herangeführt werden; hier, wo täglich hunderte von Zügen, etliche Bus- und Tramlinien und schliesslich die Glatttalbahn halten. Oerlikon ist von Nah und Fern hervorragend an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen.

Es muss endlich ein Umdenken stattfinden. Wir können in die Stadt Zürich nicht sintflutartig aus allen Himmelsrichtungen Verkehr einströmen lassen. Da, wo das wohl weit herum beste öffentliche Verkehrsnetz vorhanden ist, kann es nicht angehen, dass die Mobilität auf die Strasse gelenkt wird, indem die Kapazitäten immer weiter ausgebaut werden. Mehr Strassen bringen mehr Verkehr. Damit bewältigen

Sie weder die zunehmende Mobilität noch das Parkraumproblem in den Zentren.

Anzustreben ist hier nicht die Verdichtung des motorisierten Verkehrs in der Stadt, sondern die Verdichtung der Siedlungsentwicklung. Dazu muss Wohnen in Stadt und Agglomeration Zürich attraktiv bleiben und der motorisierte Pendlerverkehr vermieden werden. Oder ist es Ihnen etwa lieber, wenn die hier verdienten Steuerfranken mit dem Auto in den grünen Thurgau und Aargau pendeln?

Unterstützen Sie bitte unseren Minderheitsantrag auf Streichung.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB: Ganz kurz. Wir haben jetzt ausschliesslich Voten gehört, die beide Projekte, die Neubaustrecken kritisieren. Es soll festgehalten werden auch an diesem Beispiel, dass damit eine Abklassierung der Schaffhauserstrasse von Opfikon bis an die Rennbahn von Oerlikon verbunden ist. Für diese Anwohnerschaft ist das echt eine Qualitätsverbesserung, die auch verdient, erwähnt zu werden, wenn schon diese Projekte angesprochen werden.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 57 mit 92 : 61 Stimmen ab.

Objekt 12, «A1, Nordumfahrung Zürich (Gubrist), Limmattaler Kreuz–Anschluss Zürich-Seebach»

Minderheitsantrag 58 von Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

Der Ausbau der A1/Nordumfahrung Zürich auf 6 Spuren ist aus dem Richtplan zu streichen.

Eventualminderheitsantrag 59 von Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

Falls der Ausbau auf 6 Spuren ausgeführt wird, braucht es flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Zürich Nord und im Limmattal.

Objekt 13, «A1, Limmattal, Anschluss Dietikon–Limmattaler Kreuz»

Minderheitsantrag 60 von Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Peter Weber:
Auf den Ausbau auf 8 Fahrstreifen ist zu verzichten. (Kosten 300 Mio. Fr.)

Peter Weber (Grüne, Wald): Ich rede zuerst zum Minderheitsantrag 58, Gubrist. Der Ausbau des Abschnittes auf sechs Spuren zwischen Limmattaler Kreuz und Anschluss Zürich-Seebach, notabene eine milliardenschwere Investition, wurde am 6. Februar 2006 hier in diesem Rat debattiert. Ich will die dazumaligen Argumente in einem Satz kurz wiederholen: Der kantonsübergreifende Wettkampf des Spurenausbaus zwischen Baregg und Gubrist hat heute den Spielstand sieben zu vier, im Jahr 2013 wird er sieben zu sechs sein. Da der Baregg mit 135'000 Fahrzeugen pro Tag wieder an seiner Kapazitätsgrösse anstösst, wird im Jahr 2020 der Kanton Aargau mit neun zu sechs wieder die Führung übernehmen. An diesem dummen Beispiel kann aufgezeigt werden, dass es keinen Sinn ergibt, in dieser Generation dermassen kurzfristig alles zu Gunsten des MIV entscheiden zu wollen; das in einer Region Limmattal und Zürich Nord, wo die Bevölkerung seit Jahren auf die ständig überschrittene Luftschadstoffgrenze aufmerksam macht und lautstark fordert, mehr Geld in den tangentialen ÖV Zürich Nord zu investieren. Helfen Sie mit beim «Abspuren»! Dafür danke ich Ihnen.

Jetzt rede ich zum Minderheitsantrag 59. Alt-Kantonsingenieur Thomas Kieliger bezifferte den prognostizierten Neuverkehrsanteil im Gebiet Zürich Nord und Limmattal mit 3 Prozent. Ich sage, es werden 20 bis 30 Prozent sein, nämlich wegen der Formel: Mehr Kapazität, mehr Verkehr im Tal der Einkaufswellness, des Gateway und vieles mehr. Flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zu Gunsten einer nachhaltigen Stadtentwicklung Zürich Nord und Limmattal, welche eine Entlastung der zwei Regionen sichern, sind schliesslich integrierender und verpflichtender Bestandteil im Ausbau der Nordumfahrung.

Stimmen Sie 58, 59 und 60 immer zu! Ich danke.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Als Präsident der Planungsgruppe Limmattal (ZPL) kann ich es hier bei den unsinnigen Anträgen 58 bis 60 kurz machen. Wöchentlich erwarten wir von Bern die Projektgenehmigung dieser Nordumfahrung. Anfangs Januar 2007 haben

die Planungsgruppe und die betroffenen Gemeinden zu den flankierenden Massnahmen Stellung bezogen. Diese flankierenden Massnahmen beinhalten für die Kantonsstrassen, die parallel geführt werden, Reduktionen; die Kantonsstrassen, die durch die Dörfer führen. Sie beinhalten Teilüberdeckungen bei den Tunnelportalen. Ich weiss schon, dass Sie natürlich noch mehr flankierende Massnahmen wollen und in Zürich bereits Strassen aufheben wollen. Aber so weit kommen Sie nur mit dem Gubrist-Ausbau mit Sicherheit nicht.

Die Weiterführung der Spuren der A1 Richtung Aargau ist zwischen diesen beiden Tunnels Baregg und Gubrist. Im Limmattaler Kreuz fallen ab 2010 so viele Autobahnen zusammen, dass das gar nicht mehr fassbar ist und wir dort wiederum Ausweichverkehr auf die Kantonsstrassen haben und den Durchgangsverkehr wieder in den Dörfern schlucken müssen. Es ist für uns schon fast untragbar, dass zwischen 2010 und 2013 drei Jahre vergehen müssen, bis dann dieses Problem mit der Nordumfahrung gelöst werden kann. Ich möchte an Baudirektorin Ursula Gut doch den Wunsch richten, hier nochmals zu überlegen, ob nicht diese Zahl 2012 für den Vollzug, wie sie uns in den letzten zwei Jahren immer wieder genannt wurde, eingehalten werden könnte. Sie hätten im Limmattal unsere volle Unterstützung.

Lehnen Sie diese drei unsinnigen Anträge ab! Danke.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Auch ich spreche gemeinsam zu den Anträgen 58 bis 60. Der Gubrist und das Limmattal-Kreuz sind chronische Verkehrsprobleme. Wer das Limmattal selber nicht kennt, der kennt es zumindest aus den Staumeldungen. Dem ist Abhilfe zu schaffen. Die Objekte der Nummern 12 und 13 bieten eine Chance dazu. Sie gehören in den Richtplan eingetragen. Deshalb sind die Minderheitsanträge 58 und 59 auch abzulehnen.

Der Minderheitsantrag 60 greift mit den flankierenden Massnahmen ein berechtigtes Anliegen auf. Es sind jedoch gegenüber der Umsetzung dieser flankierenden Massnahmen Vorbehalte anzubringen. Ich hoffe, der Lösungsansatz dazu wird nicht Tropfenzählersystem heissen, denn die bisherigen Erfahrungen mit dem Tropfenzählersystem waren in der Region sehr schlecht. Es führte dazu, dass die Auswärtigen freie Fahrt geniessen, währenddem den Anwohnern, welche alle Lasten der Autobahn zu tragen haben, de facto der Zugang zur Autobahn verwehrt bleibt, was zu Mehrverkehr durch die Gemeinde- und

Stadtzentren führt. Aber ich hoffe, die neue Baudirektorin hat aus den bisherigen Erfahrungen gelernt.

Wir werden deshalb einzig diesen Minderheitsantrag unterstützen.

Barbara Angelsberger (FDP, Urdorf): Ich rede zum Antrag 60. Die FDP ist für die Ablehnung des Minderheitsantrags von Eva Torp, welcher den Eintrag im Richtplan für den Ausbau der A1 auf acht Spuren mit den nötigen Lärmschutzmassnahmen verhindern will. Es kann nicht sein, dass man zum Beispiel auf der linken Ratsseite den Eintrag des Gateway mit all seinen Folgen unterstützt, dann aber den Eintrag des Ausbaus der A1 auf acht Spuren verhindern will. Offensichtlich denkt man, die Güter würden dann dereinst mit dem Velo abtransportiert. Man nimmt mit dem Bau des Gateway bewusst einen enormen Lastwagenverkehr in Kauf und will ihn dann offensichtlich über die Quartierstrassen abwickeln. Nimmt mich dann wunder, wie die flankierenden Massnahmen ohne Ausbau der A1 aussehen. Diesen Schaden für Luft- und Lebensqualität im Limmattal durch diese Verhinderungspolitik gilt es zu verhindern.

Die A1 zwischen dem Baregg- und dem Gubristtunnel ist bereits jetzt schwer belastet, was zeitweise dazu führt, dass auf die normalen Strassen in den umliegenden Dörfern und Städte ausgewichen wird. Mehrverkehr kann seit dem Ausbau des Bareggtunnels auf diesem Strassenstück der A1 nicht mehr verhindert werden. Eine Verlagerung des Verkehrs auf die bestehenden Strassen kommt überhaupt nicht in Frage. Die Linken und die Grünen sollen lieber Schlieren und Dietikon unterstützen, damit die bestehenden Raserstrecken zwischen Schlieren und Dietikon zurückgebaut werden. Forderungen, bestehende Strassen seien zu verbessern, anstatt die A1 auf acht Spuren auszubauen, sind lächerlich in diesem Zusammenhang. Bleiben wir doch auf dem Boden der Realität und lassen den Verkehr dort, wo er hingehört – mit den entsprechenden Ausbauten und Verbesserungen, sprich: dem Ausbau der A1 auf acht Spuren. Dies gehört in den Richtplan und darf nicht gestrichen werden. Die Bevölkerung wird es uns dereinst danken.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Zuerst zum Minderheitsantrag 59. Dass wir diesem zustimmen, erklärt sich schon aus einem Vorstoss von Lucius Dürri, der vor einigen Jahren im Zusammenhang mit dem

Ausbau der A1 flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Zürich verlangt hat.

Zum Minderheitsantrag 58 eine Hintergrundinformation. In der viel beschworenen Diplomarbeit der Zürcher Hochschule Winterthur lautet der Vorschlag folgendermassen: Kein Ausbau der Nordumfahrung auf sechs Spuren, dafür eine äussere Nordumfahrung; also nicht beides wie in der Richtplanvorlage. Nun aber laufen die Projektierungsarbeiten zur A1. Ein Minderheitsantrag kommt da zu spät. Ein Minderheitsantrag wirkt etwa so wie ein Regenschirm, der erst nach dem Regen aufgespannt wird. Die Projektierungsarbeiten zur Nordumfahrung aber könnten wir mit einem Regenschirm noch verhindern – und einen schlimmen Tropenregen.

Werner Scherrer (FDP, Bülach): Wir sprechen bei den Anträgen 58 bis 60 über die Hauptschlagader der Schweizer Wirtschaft; und auch für den Kanton Zürich ist diese Strecke absolut wichtig. Ich habe in der Debatte jetzt vielfach gehört, dass wir mit dem MIV auf das nächst übergeordnete Strassennetz ausweichen sollen. Die A1 ist das nächste übergeordnete Strassenverkehrsnetz, weiter hinauf können wir nicht mehr. Sie ist leistungsfähig zu gestalten. Entsprechend sind die Anträge 58 bis 60 abzulehnen. Ich danke Ihnen.

Abstimmungen

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 58 mit 96 : 65 Stimmen ab.

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 59 mit 85 : 79 Stimmen ab.

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 60 mit 89 : 68 Stimmen ab.

Objekt 14, «Westumfahrung Dietikon»

Minderheitsantrag 61 von Thomas Hardegger, Willy Furter, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

Das Objekt 14, «Westumfahrung Dietikon», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten unbekannter Höhe)

Eventualminderheitsantrag 62 von Thomas Hardegger, Willy Furter, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

Wird am Bau der Westumfahrung Dietikon festgehalten, ist die durchgängig unterirdische Linienführung zu prüfen.

Rolf Steiner (SP, Dietikon): Den Eintrag der Westumfahrung Dietikon im Richtplan lehnen wir aus folgenden Gründen ab:

Erstens: Sie brächte keine Entlastung des Zentrums von Dietikon. Dies hat ja auch die Regierung erkannt und die Realisierung dieser Strasse in der Prioritätenliste zuerst ganz weit nach hinten verschoben und sie schliesslich im Antrag für den Verkehrsrichtplan ganz weglassen. Die entsprechenden Verkehrsprognosen sprechen ja auch eine deutliche Sprache.

Zweitens: Das geplante Trasse ist längst keine Umfahrung mehr. Die Siedlungsentwicklung ist weiter fortgeschritten, so dass wir heute in Dietikon von der Westdurchfahrung sprechen. Auf beiden Seiten der vorgesehenen Linienführung sind Wohnbauten entstanden. Und schliesslich würde dieses Strassenbauprojekt eines der wichtigsten Naherholungsgebiete Dietikons, die Grunschen an der Reppisch, auf Stelzen durchqueren.

Drittens: Die Kosten für eine derart wirkungslose Strasse wären natürlich viel zu hoch. Es ist auch nicht sinnvoll, den Eintrag im Richtplan quasi vorsorglich zu machen, um mit dem Spatz in der Hand die Taube auf dem Dach zu erzwingen, nämlich ein neues Projekt zur Entlastung des Zentrums von Dietikon vom Durchgangsverkehr.

Wie bereits geschildert, führt das vorgesehene Trasse mitten durch Wohn- und Erholungsgebiete. Sollte die Strasse im Richtplan verbleiben, so ist ihre durchgängige unterirdische Führung zu prüfen. Das ist der Eventualantrag. Nur so werden Wohngebiete vor der Verslumung bewahrt und ein unersetzliches Naherholungsgebiet erhalten.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Auch hier spreche ich im Interesse der Zürcher Planungsgruppe Limmattal, aber eben auch der Stadt Dietikon, deren Präsident Otto Müller bei mir als Vizepräsident im ZPL-Vorstand tätig ist.

Diese Leidensgeschichte der Umfahrung des Zentrums Dietikon ist eine uralte und lange Geschichte. Man sprach schon vor 30 Jahren von der «Schlumpf'schen Röhre». Und jetzt haben wir mit der Regierung zwar nicht den Konsens gefunden, aber die ZPL und die Stadt Dietikon verlangen nach wie vor diese Westumfahrung als vernünftigste Regelung. Die Studie des Kantons hat zusätzlich noch aufgezeigt, dass eben diese alte «Schlumpf'sche Röhre» wieder hervorgeholt werden soll. Ich muss Ihnen aber sagen, dass natürlich mit der Scheller-Areal-Überbauung die Möglichkeit wahrscheinlich doch endgültig verbaut wurde. Damit kommt nun definitiv eher die Westumfahrung in Frage. Dass sie teilweise unterirdisch geführt werden kann, wird Gegenstand des Projektes sein. Es kann aber keineswegs, wie das im Antrag 62 der Fall ist, eine durchgängige unterirdische Linienführung verlangt werden. Diese würde die Funktion eben auch gar nicht erfüllen.

Ich bitte Sie hier ganz klar, 61 und 62 abzulehnen, weil Dietikon diese Zentrumsentlastung auf irgendeine Art wirklich braucht. Ich danke Ihnen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Das Konzept der Westumfahrung Dietikon wurde tatsächlich vor vielen Jahren in der CVP Dietikon entwickelt. Zwischendurch hat sie auch einmal Südwestumfahrung geheissen. Inzwischen hat sich aber sehr vieles verändert, Grund genug, die Situation neu zu beurteilen. So kämen heute vermutlich die meistens zum Schluss, dass die Realisierung der Westumfahrung sehr unwahrscheinlich ist und so oder so nur noch unterirdisch realisiert werden kann. Trotzdem macht ein Eintrag im Richtplan immer noch Sinn; dies auch nach Rücksprache mit der Exekutive der Stadt Dietikon, wie das Willy Haderer bereits erwähnt hat. Lassen sich nämlich alternative Projekte zur Entlastung des Verkehrs im Dietiker Zentrum nicht verwirklichen, so bleibt die Option der Westumfahrung doch noch offen. Aber auch für den Fall, dass man in den nächsten Jahrzehnten doch wieder zu neuen Schlüssen gelangen würde, bleibt diese allfällige Option erhalten.

Zusammengefasst: Auch wenn die Westumfahrung Dietikon vermutlich nie realisiert wird, macht eine entsprechende Richtplaneintragung

Sinn. Die Forderung der unterirdischen Führung ist wohl zwingend wie aber auch überflüssig, weil sie sowieso nicht anders realisierbar ist.

Rosmarie Frehsner-Aebersold (SVP, Dietikon): Ich spreche zum Objekt 14, Westumfahrung Dietikon, Minderheitsantrag 61.

Es ist bereits angetönt worden: Es ist eine lange Geschichte, diese Westumfahrung. 1964, also vor mehr als 40 Jahren, plante der Regierungsrat im Zusammenhang mit der Eröffnung der Autobahn Zürich–Bern diese Westumfahrung. Ich zitiere aus dem damaligen Regierungsratsprotokoll, damit Sie wissen, worum es geht: «Die Westumfahrung Dietikon ist Bestandteil des vom Regierungsrat genehmigten Hochleistungsstrassensystems. Sie hat die Aufgabe, den vom Mutschellen her einströmenden Regionalverkehr unter Umfahrung des Ortskerns ins Limmattal abzuleiten.» 1966 genehmigte der Regierungsrat die Landsicherung für die Baulinie und beauftragte das Bauingenieurbüro Kronauer mit der Detailplanung. Die Umfahrung wurde aber dann nicht – oder noch nicht – realisiert. 1978 wurde die Westumfahrung in den kantonalen Richtplan eingetragen. Der zunehmende Verkehr im Zentrum beschäftigte die Dietiker Bewohner und die Behörden seit den Achtzigerjahren in regelmässigen Abständen. Im Jahr 2000 zum Beispiel, um die Sache abzukürzen, machte der Stadtrat Dietikon einen weiteren Versuch, diese Westumfahrung zu realisieren – Sie erinnern sich vielleicht – mittels einer Behördeninitiative an den Kantonsrat.

In den vergangenen rund 40 Jahren haben selbstverständlich der Individual-, aber auch der öffentliche Verkehr stetig zugenommen. Dieser Verkehr ergiesst sich durch das Zentrum, aber auch durch die Gemeindestrassen, sei es in Richtung Autobahn, in Richtung Spreitenbach oder in Richtung Bahnhof Dietikon. In dieser Verkehrsrichtplan-debatte wird immer von Strassenab- und -rückbau gesprochen. Dringend nötige Strassenbauten sollen verhindert werden. Kaum erwähnt wird, dass auch der öffentliche Verkehr auf den Strassen zirkuliert. Im Epizentrum von Dietikon haben wir ein geniales Beispiel, wie das funktioniert. Die Verkehrsanlage auf dem Hauptplatz von Dietikon steht regelmässig in immer kürzer werdenden Abständen still. Das heisst, sämtliche Zufahrtsstrassen zu diesem Verkehrslicht schalten auf Rot. Insbesondere Personen, die nicht ortskundig sind, stehen dann vor dieser roten Ampel und warten, fragen sich, was hier passieren

soll, dass niemand fährt. Und dann kommt die Bremgarten–Dietikon-Bahn und fährt gemütlich durch das Zentrum, und zwar auf dem Strassentrassée. Nun muss man wissen, dass der Taktfahrplan dieser Bremgarten–Dietikon-Bahn einer weiteren Verdichtung entgegengerichtet, das heisst, dass der Verkehr im Zentrum regelmässig total blockiert wird, und zwar für Minuten.

Der Regierungsrat hat Handlungsbedarf erkannt und dies dem Stadtrat signalisiert. Deshalb wäre es der ungünstigste Zeitpunkt, das Objekt 14, die Westumfahrung Dietikon, heute aus dem Richtplan zu streichen. Ich bitte Sie inständig, den Minderheitsantrag nicht zu unterstützen, und ich danke Ihnen für die ungeteilte Aufmerksamkeit.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die Grünen Limmattal sind gegen diese Westumfahrung. Der Regierungsrat hat sie aus gutem Grund aus der ursprünglichen Vorlage entfernt. Die Entlastung wäre gering, da wir dort erheblichen Ziel- und Quellverkehr haben. Ein beliebtes Naherholungsgebiet für Dietikon würde beeinträchtigt. Neue Wohnlagen würden neu belärmt. Und der vollständige Tunnel als Alternative ist ebenfalls völlig unverhältnismässig. Wir lehnen deshalb auch Antrag 62 ab.

Barbara Angelsberger (FDP, Urdorf): Die FDP will ebenfalls, dass diese Westumfahrung im Richtplan bleibt. Auch wenn die Linienführung nicht optimal ist, soll das Anliegen so nicht vergessen gehen.

Regierungsrätin Ursula Gut: Ich spreche zum Antrag 61. Bezüglich der im Richtplan 1995 festgelegten Westumfahrung Dietikon haben detaillierte Untersuchungen gezeigt, dass dieses Vorhaben nicht geeignet ist, das Zentrum von Dietikon wirkungsvoll vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Den hohen Kosten, den Landschaftseingriffen und der Neubelastung anderer Ortsteile stünde damit kein entsprechender Nutzen gegenüber. Im Rahmen weiterführender Untersuchungen wird daher gegenwärtig nach Alternativlösungen gesucht, welche das Stadtzentrum von Dietikon entlasten, ohne die erwähnten schwerwiegenden Nachteile aufzuweisen. Um diese besseren Lösungen nicht zu verhindern, ist auf das Beibehalten der Westumfahrung Dietikon gemäss Richtplan 1995 zu verzichten.

Ich bitte Sie daher, den regierungsrätlichen Antrag und damit gleichzeitig den Minderheitsantrag zu unterstützen. Ich danke Ihnen.

Abstimmungen

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 61 mit 91 : 73 Stimmen ab.

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 62 mit 82 : 69 Stimmen ab.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich habe Ihnen eine wichtige Durchsage zu machen. Vergessen Sie bitte nicht, nach der Pause, wenn wir die nächste Sitzung beginnen, am Eingang die Präsenzliste zu unterschreiben.

Nun ist das physisch-reale Buffet eröffnet. Das Catering stammt wiederum von der Metzgerei Ziegler in Oerlikon. Verpflegt wird wie letztes Mal im Entrée und im Festsaal im Parterre des Rathauses. Eingeladen sind selbstverständlich auch die Medienschaffenden, ohne die wir uns ja diese ganze Monsterdebatte gar nicht antun würden. (*Heiterkeit.*)

Schluss der Sitzung: 19.00 Uhr

Es findet eine Abendsitzung mit Beginn um 19.40 Uhr statt.

Zürich, den 26. Januar 2007

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 5. März 2007.