


201. Sitzung, Montag, 11. Februar 2019, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Yvonne Bürgin (CVP, Rüti)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 12912*
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme *Seite 12913*
- Geburtstagsgratulationen *Seite 12913*

2. Wahl eines Ersatzmitglieds des Obergerichts

für den zurückgetretenen Peter Raschle

 KR-Nr. 4/2019 *Seite 12913*
3. Wahl von zwei Mitgliedern des Handelsgerichts

 für die zurückgetretenen Felix Hässig und Franz
Ramser

 KR-Nr. 41/2019 *Seite 12914*
4. Abgrenzung Ressourcenausgleich

 Antrag der Kommission für Staat und Gemeinden
vom 25. Januar 2019 zur Parlamentarischen Initia-
tive Jörg Kündig

 KR-Nr. 300a/2018..... *Seite 12915*
**5. Projekt Rosengartentram und Rosengartentun-
nel in der Stadt Zürich; Erlass eines Spezialge-
setzes und Bewilligung eines Rahmenkredits**

 (Ausgabenbremse) Antrag des Regierungsrates
vom 21. Dezember 2016 und geänderter Antrag der
Kommission für Planung und Bau vom 3. Juli 2018

Vorlage 5326a

 (Fortsetzung der Beratungen vom 4. Februar 2019).. *Seite 12925*

**6. Teilrevision 2016 des kantonalen Richtplans,
Kapitel 4 «Verkehr – Rosengartentram und Ro-
sengartentunnel»**

Antrag des Regierungsrates vom 27. September
2017 und geänderter Antrag der Kommission für
Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2018
Vorlage 5396a

(Fortsetzung der Beratungen vom 4. Februar 2019) . Seite 12926

Verschiedenes

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 12968

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Das Wort wird nicht verlangt. Die
Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Der Regierungsrat hat uns die Ant-
worten auf neun Anfragen zugestellt:

– KR-Nr. 333/2018, Fake-News entlang der Autobahn im Bezirk
Horgen – Rückfall ins Mittelalter mit «Unfriendly Takeover» oder
einfach nur Stilbruch?

Hans-Peter Brunner (FDP, Horgen)

– KR-Nr. 339/2018, Erfüllung der Auskunftspflicht über Angebote
der Pflegeversorgung

Pia Ackermann (SP, Zürich)

– KR-Nr. 340/2018, Beiträge des AJB für kommunale Projekte und
Projekte mit privater Trägerschaft in der Frühförderung

Kathrin Wydler (CVP, Wallisellen)

– KR-Nr. 341/2018, Bundesgerichtsentscheid Pflegefinanzierung:
Auswirkungen auf den Kanton Zürich

Pia Ackermann (SP, Zürich)

– KR-Nr. 343/2018, Lohnentwicklung des kantonalen Personals

Michèle Dünki (SP, Glattfelden)

- KR-Nr. 363/2018, Pädagogische Forschung der Bildungsdirektion
Christoph Ziegler (GLP, Elgg)
- KR-Nr. 372/2018, Gewalt gegen Frauen 2
Pia Ackermann (SP, Zürich)
- KR-Nr. 383/2018, Goldene Schlösser und Bäder, gebeutelte Wohnungs- und Hausbesitzer
Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg)
- KR-Nr. 405/2018, Rassismus im Sport
Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates sind einsehbar:

- Protokoll der 196. Sitzung vom 21. Januar 2019, 8.15 Uhr
- Protokoll der 197. Sitzung vom 28. Januar 2019, 8.15 Uhr

Geburtstagsgratulationen

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Dann haben wir heute noch zwei Geburtstagskinder, und zwar sind das Sonja Gehrig und Pia Ackermann. Ich wünsche alles Gute, happy Birthday. (*Applaus.*) Es ist immer schön, wenn Sie trotzdem da sind und Ihren Geburtstag im Rat geniessen.

2. Wahl eines Ersatzmitglieds des Obergerichts

für den zurückgetretenen Peter Raschle

KR-Nr. 4/2019

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen aufgrund des Vorschlagsrechts des Obergerichts zur Wahl vor:

Thomas Engler, Zürich.

12914

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur dieser Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraph 38 Absatz 2 des Geschäftsreglements des Kantonsrates, Thomas Engler als Ersatzmitglied des Obergerichts als gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl und wünsche ihm Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl von zwei Mitgliedern des Handelsgerichts

für die zurückgetretenen Felix Hässig und Franz Ramser

KR-Nr. 41/2019

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Anja Widmer, Zürich,

Jürg Fischer, Bubikon.

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraph 38 Absatz 2 des Geschäftsreglements des Kantonsrates, Anja Widmer und Jürg Fischer als Mitglieder des Handelsgerichts als gewählt. Ich gratuliere ihnen beiden zur Wahl und wünsche ihnen Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Abgrenzung Ressourcenausgleich

Antrag der Kommission für Staat und Gemeinden vom 25. Januar 2019 zur Parlamentarischen Initiative Jörg Kündig
KR-Nr. 300a/2018

Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil), Präsident der Kommission für Staat und Gemeinden (STGK): Die parlamentarische Initiative von Jörg Kündig und Mitunterzeichnenden betreffend Abgrenzung Ressourcenausgleich, wurde am 3. Dezember 2018 vom Kantonsrat mit 175 Stimmen vorläufig unterstützt und am 10. Dezember der Kommission für Staat und Gemeinden zur Beratung zugewiesen.

Die parlamentarische Initiative fordert die Änderung von Paragraph 119 Absatz 2 sowie die Aufhebung von Paragraph 119 Absatz 3 des Gemeindegesetzes. Dadurch soll für die Gemeinden die Möglichkeit geschaffen werden, den Ressourcenausgleich zwischen den Gemeinden zeitlich abzugrenzen.

Die Abschöpfung beziehungsweise Auszahlung des Ressourcenausgleichs erfolgt gemäss Finanzausgleichsgesetz zwei Jahre nachdem die dafür relevanten Steuererträge angefallen sind. Volatile Steuererträge oder Abweichungen beim kantonalen Mittel können beim Rechnungsergebnis der Gemeinden erhebliche Abweichungen zur Folge haben. Mit Paragraph 119 Absatz 2 und 3 Gemeindegesetz wurde eine Bestimmung geschaffen, die es den Gemeinden ermöglichen sollte, mit entsprechenden Abgrenzungsbuchungen diese Differenz auszugleichen. Die jetzige Bestimmung im Gemeindegesetz führt jedoch zu unerwünschten Auswirkungen, sobald der abgegrenzte Betrag aufgelöst wird. Als Folge davon werden die in Paragraph 119 Absatz 1 Gemeindegesetz geforderten Prinzipien der Zuverlässigkeit, Verständlichkeit, Stetigkeit, Periodenabgrenzung und Bruttodarstellung unter Umständen verletzt.

Zudem können durch die Vorgabe von Paragraph 119 Absatz 3 Gemeindegesetz unmöglich alle Anforderungen des Gemeindegesetzes erfüllt werden. Zum Beispiel würden die ausgewiesenen Bilanzwerte gemäss Paragraph 119 Absatz 3 nicht die tatsächlichen Verhältnisse widerspiegeln. Paragraph 119 Absatz 3 ist daher ersatzlos aufzuheben.

In der Kommission für Staat und Gemeinden gab es zu Beginn der Beratung – ähnlich wie an der Ratsdebatte anlässlich der Diskussion über eine vorläufige Unterstützung – durchaus unterschiedliche Ansichten darüber, wer dafür verantwortlich ist, dass es nur drei Jahre nach Inkraftsetzung des neuen Gemeindegesetzes bereits dringenden Anpassungsbedarf gibt. Einig war man sich aber darüber, dass bei der

Beratung zum neuen Gemeindegesetz zwar darauf hingewiesen wurde, dass die gewählten Formulierungen von Paragraph 119 Absatz 2 und Absatz 3 allenfalls für gewisse Gemeinden zu Schwierigkeiten führen könnten, man sich damals jedoch nicht bewusst war, welches Ausmass diese in der Praxis annehmen würden. Einigkeit herrschte in der Kommission zudem auch darüber, dass rasches Handeln erforderlich war und dass die Gesetzesänderung ohne Verzug über die Bühne gehen muss, damit sie bereits für das kommende Budget 2020 wirksam werden kann.

Mit der neuen Formulierung soll den Gemeinden die Möglichkeit gegeben werden, entweder auf eine Abgrenzung zu verzichten oder neu den gesamten Betrag, sogenanntes Vollmodell, zu berücksichtigen. Damit kann den unterschiedlichen Gegebenheiten der einzelnen Gemeinden und Städte besser Rechnung getragen werden. Die Kommission ist sich bewusst, dass die Vergleichbarkeit zwischen den Gemeinden durch die Wahlmöglichkeit leidet, allerdings bestehen auch in anderen Bereichen des Finanzhaushaltsrechts Wahlmöglichkeiten, sodass die Vergleichbarkeit ohnehin eingeschränkt ist.

Der Kommission ist es ein wichtiges Anliegen, dass die in Paragraph 119 Absatz 1 aufgelisteten Grundsätze der Verständlichkeit, der Wesentlichkeit, der Zuverlässigkeit, der Vergleichbarkeit, der Fortführung, der Stetigkeit und so weiter trotz der Gesetzesänderung ihre Gültigkeit bewahren. Insbesondere soll die Stetigkeit in Bezug auf das einmal gewählte Modell sicherstellen, dass die Vergleichbarkeit über mehrere Jahre innerhalb einer Gemeinde beibehalten wird. Festhalten möchte die Kommission zudem auch, dass die Gesetzesänderung durch die rasche Behandlung bereits für das Budget 2020 sowie die Rechnung 2019 wirksam wird. Die Regierung hat entsprechende Zusagen erteilt, wenn die Gesetzesänderung rechtzeitig verabschiedet werden kann.

Um sicherzustellen, dass der straffe Zeitplan auch zum Ziel führt, beantragt die Kommission daher in Ziffer römisch III eine dringliche Inkraftsetzung der Gesetzesänderung gemäss Artikel 37 Kantonsverfassung. Dies ermöglicht eine Inkraftsetzung der Gesetzesänderung bereits per 1. April 2019, kurz nach dem Abschluss der zweiten Lesung und der Schlussabstimmung im Kantonsrat.

Abschliessend kann festgestellt werden, dass es wohl kaum je eine PI gegeben hat, die mit solcher Geschwindigkeit durchberaten worden ist. Seit der vorläufigen Unterstützung am 3. Dezember 2018 bis zur heutigen 1. Lesung im Rat sind lediglich 70 Tage, inklusive Weihnachtsferien, vergangen, ein absoluter Rekord für die Geschichtsbü-

cher. Ein Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde wird vom Kommissionspräsidenten vorbereitet. Es soll niemand mehr behaupten, dass in Zürich die Gesetzesmühlen langsam mahlen. Dies war nur dank der konstruktiven Mitarbeit aller Kommissionsmitglieder und Fraktionen sowie der Justizdirektion und der Vertreter des Gemeindeamtes möglich.

Auch die CVP stimmt der Änderung von Paragraf 119 Gemeindegesetz zu. Besten Dank.

Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon): Es ist ein offensichtliches Privileg, Mitglied der Kommission für Staat und Gemeinden zu sein: Im Juli 2017 hielt die STGK erstmals in der Geschichte des Kantonsrates überhaupt eine Kommissionssitzung öffentlich ab, und heute verabschieden wir den schnellst behandelten Vorstoss der Legislatur. Dies zeigt, dass die Mitglieder der STGK offen, transparent, flexibel und extrem effizient agieren. Lassen Sie mich dies einleitend mit Augenzwinkern festhalten.

Nun zu Paragraf 119 Gemeindegesetz, der an den Budgetgemeindeversammlungen landauf, landab in den Zürcher Städten und Gemeinden für rote Köpfe gesorgt hatte. Der SVP waren zur Umsetzung der parlamentarischen Initiative einige Punkte wichtig, welche in die Kommissionsberatungen eingebracht wurden. Zum einen sollen die in Paragraf 119 Gemeindegesetz formulierten Grundsätze der Vergleichbarkeit und der Stetigkeit eingehalten werden. HRM2 (*Harmonisiertes Rechnungsmodell 2*) setzt eine Vergleichbarkeit unter den Gemeinden voraus. Diese ist aber allein schon mit dem Passus betreffend Restatement, das heisst die Neubewertung des Verwaltungsvermögens, eingeschränkt. In Bezug auf die Abgrenzung müssen sich die Gemeinden aber grundsätzlich für ein Modell entscheiden und dieses beibehalten. Damit wird einerseits dem Grundsatz der Stetigkeit Genüge getan und andererseits ist die Vergleichbarkeit in einem gewissen Rahmen auch möglich.

Ein weiterer, für die SVP essenzieller Punkt ist, dass die Gesetzesänderung nicht im Hinblick auf das Budget 2020 realisiert wird, sondern dass auch in der Rechnung 2019 die Auswirkungen des verunglückten Paragrafen 119 des Gemeindegesetzes korrigiert werden können. Dies ist dank der raschen Umsetzung und einer Inkraftsetzung baldmöglichst möglich. Die Forderungen der SVP werden mit der Gesetzesänderung nun auch erfüllt.

Im Dezember 2018 habe ich mich hier im Saal über die «Meimei»-Politik der Justizdirektorin (*Regierungsrätin Jacqueline Fehr*) geär-

gert. Heute aber danke ich für die rasche und konstruktive Zusammenarbeit in dieser Frage. Die Gemeinden werden sich über den heutigen Kantonsratsentscheid freuen.

Céline Widmer (SP, Zürich): Selbstverständlich stimmt die SP den Änderungen des Gemeindegesetzes sowie der Dringlichkeit zu. Die Buchhaltungsregel zur Abgrenzung des Ressourcenausgleichs war untauglich und muss geändert werden. Die Inhalte wurden bereits dargelegt, darauf gehe ich nicht mehr näher ein. Es ist einfach so: Diese ganze Übung hätten wir uns sparen können, wir haben diese den genau gleichen Mechanismen zu verdanken, die gestern zur Ablehnung der Gesetze, die wir hier im Kantonsrat gemacht haben, geführt haben (*Ablehnung des Wassergesetzes und einer Änderung des Hundegesetzes in der Volksabstimmung*), es ist genau der gleiche Mechanismus. Ich habe Sie persönlich schon bei der Beratung des Gemeindegesetzes 2015 ganz klar und eindringlich vor dieser Regel gewarnt, die wir nun abschaffen müssen. Aber die FDP und auch die SVP haben damals im finanzrechtlichen Teil des totalrevidierten Gesetzes kurzsichtig und stur eine Buchhaltungsregel durchgesetzt, die allein im Interesse der reichsten Gemeinden lag. Demnach sind Steuerkraftabschöpfungen oder -zuschüsse in den Gemeinderechnungen zeitlich abzugrenzen. Nun zeigt sich, was damals schon befürchtet wurde, offenbar aber zu spät in seinem ganzen Ausmass realisiert wurde: Diese Regelung ist für Nehmergemeinden zu einem grossen Problem geworden. Sie müssen ihren Gemeinden Budgets präsentieren, die nichts mit der realen Situation zu tun haben und die Gemeinden viel schlechter aussehen lassen, als es eigentlich der Fall ist. Und nein, der Grund dafür liegt nicht beim Gemeindeamt, wie das in der Debatte bei der Überweisung der PI teilweise behauptet wurde.

Die FDP hat eine Lösung durchgeboxt, die statt für alle Gemeinden nur für wenige funktionierte. Diese Situation ist unhaltbar, das hat endlich auch der GPV (*Gemeindepräsidentenverband*) gemerkt. Und jetzt haben wir eine Lösung, die eben für alle Gemeinden funktioniert, nämlich eine sogenannte Kann-Formulierung. Dies ermöglicht einerseits den Gemeinden wie Meilen, die Ressourcenabschöpfung abzugrenzen, und andererseits ermöglicht sie es den Nehmergemeinden, ihre tatsächlichen finanziellen Verhältnisse abzubilden. Wenn Sie damals schon kompromissbereiter und lösungsorientierter gewesen wären und nicht nur einzelne Gemeinden im Fokus gehabt hätten, dann hätten wir sicher damals schon eine Lösung gefunden, die für alle Gemeinden funktioniert. Wir haben ja auch beim Restatement – Tumasch Mischol hat es erwähnt – eine Kann-Formulierung geschaffen.

Dafür habe ich mich damals persönlich stark eingesetzt, obwohl das nicht nötig gewesen wäre, wenn ich nur eine Gemeinde – zwar die grösste, aber nur eine – im Fokus gehabt hätte.

Mit der vorliegenden Kann-Formulierung haben wir eine zweite Regelung, welche die Vergleichbarkeit zwischen den Gemeinden erschwert, sie ist aber nötig. Die Vergleichbarkeit über die Zeit innerhalb einer Gemeinde ist gewährleistet. Die SP hat von Beginn weg angeboten, diese neue Lösung zu schaffen, und stimmt zu. Ich danke Ihnen.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Ich trage zwei Hüte: Ich spreche einerseits als Vertreter der FDP, auf der anderen Seite auch als Präsident des Gemeindepräsidentenverbandes. Es ist schon interessant, wenn ich höre, dass wir endlich gemerkt hätten, dass ein Handlungsbedarf besteht und dass wir dann mit dieser Initiative dies zu korrigieren versuchten. Andere haben das offensichtlich schon viel länger gemerkt, haben aber nicht reagiert. Also es ist relativ einfach, im Nachhinein zu sagen, man sei am Resultat nicht mitverantwortlich.

Ich komme jetzt aber zum Thema: Die Initiative wurde rekordverdächtig schnell behandelt, wir haben es gehört, am 1. Oktober 2018 eingereicht, am 3. Dezember auf der Traktandenliste vorgezogen, in der Kommission behandelt, Stellungnahme des Regierungsrates, einstimmiger Entscheid der Kommission und jetzt soll über eine Dringlichkeitserklärung bereits per 1. April 2019 die ganze Änderung in Kraft gesetzt werden. Da kann ich nur sagen: Da staunt der Laie und der Fachmann wundert sich. Da korrigiert das gesetzgebende Parlament also quasi in Windeseile einen Gesetzesartikel, welcher 2019 für enormen Wirbel gesorgt hat. Regierungsrat und Bezirksräte sahen sich gezwungen, per Dekret die Einhaltung eines Gesetzesartikels zu fordern, unter Androhung, die aus deren Optik widerrechtlichen Budgets einzukassieren, falls dies nicht in hektischen und von den Stimmberechtigten unverständlichen Aktionen angepasst würde. Dies, obwohl zum Zeitpunkt der entsprechenden Ankündigungen die parlamentarische Initiative bereits eingereicht war.

Jetzt, gerade mal drei Monate nach diesem regierungsrätlichen Eingreifen ist also das Gesetz so korrigiert, dass, wenn schon vor drei Monaten so entschieden worden wäre, das ganze Theater, der ganze Ressourcenverschleiss, das ganze Hickhack überflüssig gewesen wäre; unglaublich und wohl noch nie dagewesen. An dieser Stelle sei die Frage gestattet, ob das alles nötig gewesen ist. Vor allem sei auch die

Frage gestattet, wem das alles wirklich etwas gebracht hat. Doch lassen wir diese Fragestellung.

Ich persönlich, aber auch die Gemeinden und die FDP sind froh, dass wir zeitgerecht eine Lösung gefunden haben und mindestens in Paragraph 119 des Gemeindegesetzes für Klarheit sorgen können. Die eingereichte Initiative zielte darauf ab, dass die ganze Diskussion über Abgrenzung des Ressourcenausgleichs nicht nur freiwillig wird, dies mit einer Kann-Formulierung, sondern dass auch der Unterschied zwischen Zahler- und Empfängergemeinden, die Buchung über Differenzmodell oder Vollmodell eliminiert wird. Es soll keine Rolle mehr spielen.

Mit dieser Gesetzesanpassung, wie sie jetzt vorliegt, wird genau das erreicht, der Initiativtext wurde ja mehr oder weniger eins zu eins übernommen. Wir haben vorher etwas zum Thema «Vergleichbarkeit» gehört. Die Vergleichbarkeit dieses Gemeindegesetzes ist eh nicht mehr ein Hauptthema, weil die verschiedenen Kann-Formulierungen das hinfällig machen, und die Stetigkeit wird ebenfalls sichergestellt durch die entsprechenden Beschlüsse der Exekutiven. Mit einer raschen Umsetzung dieses Textes, der ja von der Initiative praktisch vorgegeben wurde, können die Budgets 2020 und Jahresrechnungen 2019 sowie die Bilanzanpassungsberichte im Rahmen der Umstellung auf das neue Gemeindegesetz auf dem angepassten Paragraph 119 basieren. Vor allem ist die erfolgsneutrale Verbuchung des Ressourcenausgleichs entscheidend. Befinden kann darüber, wie ausgeführt, der Gemeindevorstand. Die Vorlage entspricht der Absicht der Einreicher und der FDP und die dringliche Inkraftsetzung ist geboten. Ich bin froh, wenn Sie dies auch so sehen, und danke persönlich und im Namen der FDP dafür.

Jörg Mäder (GLP, Opfikon): Das Unmögliche erledigen wir sofort, Wunder dauern etwas länger. Spass beiseite, wir haben hier einen sehr speziellen Zeitplan gehabt, die einen haben das jetzt mit Stolz ausgesprochen. Die andere Frage ist: Warum hatten wir diesen Zeitplan? Ich meine, diverse Schüler und Studenten machen ihre Arbeiten auch in allerletzter Minute, typischerweise nachts. Ob das ein Grund für Stolz ist, ist eine andere Frage. Denn auf der anderen Seite haben wir auf unserer Traktandenliste extrem viele Geschäfte, die seit Jahren herumliegen, mal traktandiert werden und doch wieder nicht dran kommen. Ich finde, wir sollten uns bei unserem Zeitschema irgendwo in der Mitte finden zwischen hektisch und extrem langsam, in einem vernünftigen Mass. Ja, wir haben uns hier in der Beratung zu diesem

Gemeindegesezt in eine Situation gebracht, die unangenehm war. Es war gesagt worden, dass es problematisch werden könnte. Das Ausmass war uns nicht klar, entsprechend war Handlungsbedarf angezeigt. Wie schon bei der Debatte im Dezember gesagt: Es macht wenig Sinn zu überlegen, wer wie viele Fehler gemacht hat und wie stark diese zu gewichten sind. Das Wichtige ist: Wir schauen vorwärts. So wie es scheint, geht der Terminplan knapp auf. Schlussendlich haben alle Schüler und Studenten ihre Arbeiten am Vorabend doch noch gemacht – unter grossem Verzicht auf Schlaf. Inhaltlich ist das meiste oder eigentlich alles schon gesagt worden. Die kleinen Themen wegen der Beständigkeit wurden in der Kommission besprochen und von der Verwaltung zur Zufriedenheit beantwortet. Wir haben auch Anhörungen bei den entsprechenden Finanzfachleuten gemacht. Auch diese waren unisono dafür. Das heisst, wir haben in letzter Minute den Zug wieder auf das Geleis gebracht. Es braucht nur noch eine Dringlichkeit, und die werden wir auch unterstützen.

Silvia Rigoni (Grüne, Zürich): Bald haben wir es geschafft, und wir haben im Kanton wieder eine Regelung bei der Rechnungslegung, die für alle Gemeinden funktionieren wird. Eigentlich ist es ja nur eine kleine technische Änderung, aber dieses Geschäft wird uns wohl noch lange in Erinnerung bleiben. Es war nämlich eindrücklich, wie agil und flexibel sich unser sonst doch eher schwerfällige Betrieb plötzlich zeigt. Die Bürgerlichen wollen ihren damaligen Fehler so schnell wie möglich wieder ausmerzen, und so wird mit vereinten Kräften von Regierung, Verwaltung, Kommission und Rat eine Schnellspur gelegt, auf der alle anderen Anliegen in die zweite Reihe gestellt werden. Wir Grünen werden hier natürlich mitziehen, denn es geht um die Gemeinden, die ja sehr schnell unter diesem unglücklichen Regime zu leiden begonnen haben. Bitte denken Sie daran, dass die mangelhafte Regelung für den Ressourcenausgleich nicht das einzige drängende Problem im Kanton ist. Zu bedenken ist auch, dass diese schnelle Abhilfe einen Sondereffort benötigte, nicht zuletzt von der Verwaltung, die hier wegen dieses bürgerlichen Irrtums sehr viel Zusatzarbeit geleistet hat. Selbstverständlich dürfen auch bürgerliche Politikerinnen und Politiker in Anspruch nehmen, dass die Verwaltung einen Sondereffort für eine erneute Gesetzeskorrektur erbringt. Wenn die bürgerliche Seite aber das nächste Mal nach schlankerem und effizienterem Staat rufen möchte, sollte sie vielleicht nochmals kurz innehalten, durchatmen, die ideologischen Scheuklappen ablegen und daran denken, dass auch sie es in der Hand hat, durch besonnenere und weit-sichtigere Politik den Staatsapparat nicht mit solchen Zusatzschlaufen

zu belasten. Und vielleicht hören Sie auch einfach einmal besser zu in den Debatten, die guten Ideen sind nämlich schon damals klar formuliert worden.

Wir Grünen stimmen der PI und der Dringlichkeit zu.

Walter Meier (EVP, Uster): Es hat sich wieder einmal bewahrheitet, dass der Spruch «Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg» auch in der Politik gilt. Es haben sich alle Beteiligten, die vorberatende Kommission, der Regierungsrat und das Ratspräsidium, an die zeitlichen Vorgaben gehalten, und siehe da, eine PI, die normalerweise frühestens ein Jahr nach der vorläufigen Unterstützung im Rat erneut behandelt wird, erlebt die erste Lesung bereits nach zwei Monaten und einer Woche, und das trotz Budget- und KEF-Debatte (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) und Weihnachtsferien. Ähnliches habe ich auch schon im Gemeindeparlament erlebt. Auch dort gilt «Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg». Weil alle mitgemacht haben, konnte an der Budgetsitzung im November 2015 – an diesen Sitzungen werden normalerweise keine anderen Geschäfte behandelt – der Kredit für einen Schulhausneubau behandelt werden. Und es war der höchste je in Uster behandelte Kredit. Und weil auch nachher alle mitgemacht haben, konnte das Schulhaus Krämeracker im letzten Sommer bezogen werden.

Die neue Regelung des Paragraphen 119 hilft den Gemeinden, und dafür sind wir doch da. Das, was wir beschliessen, soll dem Kanton, den Gemeinden und den Menschen, die in diesem Kanton leben, eine Hilfe sein. Danke für die Zustimmung. Die EVP-Fraktion stimmt ebenfalls zu, auch der dringlichen Inkraftsetzung.

Laura Huonker (AL, Zürich): Wie schnell hier gearbeitet wurde, ist erstaunlich: FDP korrigiert FDP, im Schnellgang. Die Alternative Liste stimmt zu, wenn die FDP vernünftig ist. Das ist ja ein gutes Beispiel, den bürokratischen Aufwand zu reduzieren. Und ob dies alles nötig gewesen sei? Die Dringlichkeit ist staatspolitisch bedenklich. Es geht hier um die Rechnungslegung von Gemeinden. Auf diese Weise ist das Referendumsrecht ausgehebelt. Dringlicherklärung ist für schwerwiegendere Dinge gedacht.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Auch ich möchte der Kommission für Staat und Gemeinden für diese effiziente Arbeit danken, dass sie diesen systemischen Fehler im Gemeindegesetz ausgebügelt hat, der auch deshalb zutage getreten ist, weil viele Gemeinden einen äus-

erst guten Rechnungsabschluss 2017 gehabt haben. Wäre dieser Rechnungsabschluss vielerorts schlechter herausgekommen, hätte auch die Abgrenzung nicht diese grossen Probleme gemacht. Wir sind aber noch nicht im Trockenen.

Im neuen Gemeindegesetz gibt es einen weiteren systemischen Fehler, der bereits zuvor gefunden worden ist und dessen PI auch früher eingereicht worden ist und der dazu geführt hat, dass nun tatsächlich noch bei vier Gemeinden das Budget durch den Bezirksrat aufgehoben worden ist; wobei zwei dieser vier Gemeinden keine Chance haben, innerhalb des neuen Gemeindegesetzes vernünftig zu budgetieren, wenn sie alle Regeln einhalten wollen. Sie müssten entweder die Steuern – eine dieser Gemeinden kenne ich gut, es ist meine eigene –, sie müssten entweder die Steuern um 5 Prozent erhöhen, obwohl man pro Kopf der Bevölkerung eines der grössten Nettovermögen des Kantons hat und noch 20 Jahre lang ein Defizit abbauen könnte, wie es dieses Jahr veranschlagt ist. Oder man müsste es so machen, wie gewisse andere Gemeinden es gemacht haben, die die Grundsteuern zehnmal so hoch budgetiert haben, wie sie eigentlich eintreffen werden, wie sie absehbar sind. Beides ist unvernünftig und beides ist nicht im Sinne der Ehrlichkeit und der Transparenz, welche im neuen Gemeindegesetz sonst sehr gut geregelt ist. Ich möchte deshalb einen Aufruf an die Kommission für Staat und Gemeinden starten, die Effizienz, die Tumasch Mischol gelobt hat, beizubehalten, die Vernunft beizubehalten, den speziellen Zeitplan, Jörg Mäder, beizubehalten. Denn könnte man die Gesetzesänderung zu Paragraf 92 auch noch in den nächsten Monaten in den Kantonsrat bringen, dann wäre es möglich, dass das Gemeindegesetz für alle Gemeinden eine vernünftige Budgetierung zulässt, vielleicht auch schon in diesem Jahr.

Ich bitte darum, dran zu bleiben, und danke herzlich dafür.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Effizienz ist schon recht, aber das machen Sie ja nur, wenn Sie eigene Interessen haben, Herr Hauser und Ihre Freunde. Ich kann jetzt das Votum von Herrn Kündig nicht einfach im Raum stehen lassen, ich habe selten ein Votum von dieser Ignoranz gehört wie von Ihnen vorher. Sie, Ihre Seite, Sie haben den Fehler gemacht. Und anstatt hinzustehen und sich zu entschuldigen und zu danken, dass wir alle gemeinsam diese Schritte machen, schimpfen Sie ein weiteres Mal auf das Gemeindeamt. Was hätte denn das Gemeindeamt tun sollen? Sie verlangten eigentlich nichts anderes, als dass es sich nicht an das Gesetz hält, an das Gesetz, das Sie kreierte haben, und an das Gesetz, das Sie so blödsinnig legiferiert haben. Und

damit nicht genug, Sie verlangten auch noch vom Gemeindeamt, dass es Ihre PI umsetzen soll, bevor wir hier abgestimmt haben. Das ist wirklich unglaublich, das Demokratieverständnis, das Sie hier an den Tag legen. Es ist Ihre Partei, die dies wollte, und anstatt Danke zu sagen, schimpfen Sie weiterhin auf das Gemeindeamt. Und natürlich, ich komme mir etwas blöd vor: Wenn es wichtig ist, machen wir mit. Von Ihrer Seite können wir das nie, nie erwarten, gar nie. Wir machen trotzdem mit und wir werden mit Ihnen abstimmen, aber ich bitte Sie, sich das nächste Mal in Ihrem Votum zu mässigen.

Regierungsrätin Jacqueline Fehr: Auch ich möchte Ihnen danken für die speditive Behandlung, Danke für die Souveränität, auch gemachte Fehler wieder zu korrigieren. Walter Meier, mein Konfirmationspruch war «Wo ein Wille ist, ist ein Weg», und mit dem runden Tisch vom 19. November haben wir uns alle «committet», diesen schnellen Weg zu gehen, dieses ausserordentliche Verfahren zu wählen, weil es der richtige Weg war, weil es notwendig war. Und Hand aufs Herz, wir sind uns wahrscheinlich alle einig: Wenn der Regierungsrat nicht eine dezidierte Haltung eingenommen hätte und klar darauf hingewiesen hätte, dass Gesetze, die nicht tauglich sind, nicht einfach nicht angewendet werden können, sondern korrigiert werden müssen, wenn er diese Haltung nicht unmissverständlich eingenommen hätte, wären wir heute nicht hier, wo wir sind. Und wir hätten das Problem nicht gelöst, sondern wir hätten auch beim nächsten und übernächsten Budget die gleichen Diskussionen wieder. Dass wir uns zu einer Lösung zusammenraufen konnten, und das erst noch während der Wahlen, ist hingegen wirklich ein gutes Zeichen für die politische Arbeit dieses Parlaments.

Ich möchte zuhanden der Materialien nochmals klarstellen, wie die neue Regelung aussieht. Sie ist auch gleichzeitig die Grundlage für die Bilanzanpassungsberichte, die per Ende August eingereicht werden müssen. Zentral ist: Die neue Regelung beseitigt das Differenzmodell und gibt den Gemeinden die Möglichkeit, auf eine zeitliche Abgrenzung zu verzichten. Diese Möglichkeit sollen im Unterschied zum Vorgängerrecht, also zum Vorvorgängerrecht, zum alten Gemeinde-recht, alle Gemeinden haben. Alle Gemeinden können also auf das alte, zahlenbasierte System wechseln. Früher im ganz alten Gemeindegesezt war das nur den finanzstarken Gemeinden vorbehalten. Gemeinden, die wollen, können weiterhin eine zeitliche Abgrenzung vornehmen. Die Höhe der Rückstellungen respektive Guthaben richtet sich aber nicht nach einem Differenzbetrag, sondern an der gesamten Höhe aus. Die Gemeinden sind, weil Vergleichbarkeit doch immer

noch ein wichtiges Gebot ist, gehalten, die Wahl, ob sie abgrenzen oder nicht, nicht laufend neu zu beurteilen, sondern dabei zurückhaltend zu sein, weil sonst die Vergleichbarkeit tatsächlich leidet.

Der Regierungsrat unterstützt die nun getroffene Lösung, die Vorlage. Er unterstützt auch die dringliche Inkraftsetzung per 1. April 2019, und er dankt Ihnen für die konstruktive Zusammenarbeit.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Das Gemeindegesetz vom 20. April 2015 wird wie folgt geändert:

§ 119

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Somit ist die Vorlage materiell durchberaten. Das Geschäft geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in etwa vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über Ziffern römisch II und III der Vorlage und Ziffern römisch II, III und IV des Gemeindegesetzes.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

5. Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel in der Stadt Zürich; Erlass eines Spezialgesetzes und Bewilligung eines Rahmenkredits

(Ausgabenbremse) Antrag des Regierungsrates vom 21. Dezember 2016 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 3. Juli 2018

Vorlage 5326a

(Fortsetzung der Beratungen vom 4. Februar 2019)

6. Teilrevision 2016 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr – Rosengartentram und Rosengartentunnel»

Antrag des Regierungsrates vom 27. September 2017 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2018

Vorlage 5396a

(Fortsetzung der Beratungen vom 4. Februar 2019)

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Wir haben letzte Woche die Eintretensdebatte geführt und kommen jetzt zur Detailberatung.

Detailberatung

A. Gesetz über eine Tramverbindung und einen Strassentunnel am Rosengarten in der Stadt Zürich (Rosengarten-Verkehrsgesetz)

Titel und Ingress

I.

§ 1

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 2. Gesamtprojekt

Abs. 1 lit. a, Ziff. 1

Minderheitsantrag von Andrew Katumba, Theres Agosti, Jonas Erni, Esther Guyer (in Vertretung von Martin Neukom), Thomas Wirth:

1. zwei Tunnelröhren mit je einer Fahr- und einer Standspur zwischen (...),

Folgeminderheitsantrag bei Ziff. 2

Erich Bollinger (SVP, Rafz), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Ich spreche zu Paragraf 2 Absatz 1 litera a Ziffer 1 und Paragraf 2 Absatz 1 litera a Ziffer 2 gleichzeitig:

Die Minderheit beantragt statt zwei zweispurigen Tunnelröhren zwischen dem Wipkingerplatz und dem Bucheggplatz gemäss Mehrheit zwei Tunnelröhren mit je einer Fahr- und einer Standspur. Diesen

Punkt habe ich vor einer Woche bereits in meinem Hauptreferat angesprochen. Kurz gesagt: Die Mehrheit wünscht mehr Sicherheit, die Minderheit befürchtet eine Kapazitätssteigerung. Bitte folgen Sie dem Mehrheitsantrag der Kommission und lehnen Sie die Minderheitsanträge ab.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Nachdem Sie letzte Woche auf das Geschäft eingetreten sind, werde ich Ihnen nun in den nächsten zwei-einhalb Stunden zerstückelt detailliert darlegen, weshalb diese Vorlage keine Probleme löst, sondern diese lediglich verlagert. Mit einigen chirurgischen Eingriffen in Form unserer Anträge versuchen wir, den Patienten respektive diese Vorlage noch zu retten. Dies setzt aber Ihre Mitwirkung voraus, wobei in besagten Verkehrsfragen die ideologischen Fronten ja gegeben sind.

Herr Amrein (*Hans-Peter Amrein*), Sie hatten letzte Woche ausführlich dargelegt, weshalb es keinen Sinn macht, Unsummen in zwei kurze Tunnelröhren zu verlocken, da die Gesamtverkehrsmenge an den Knoten ja begrenzt wird. Nun, Herr Amrein, da gebe ich Ihnen ausnahmsweise recht, aber nur so lange, wie die Steuerung der Verkehrsmenge in der Obhut der Stadt Zürich bleibt. Aber Ihre Partei wird den Schlüssel mit der Aufschrift «Signalisationsverordnung» in Kürze an sich reißen wollen, die Schleusen öffnen, um die Stadt dann mit dem Verkehr zu fluten. Wie lässt es sich sonst erklären, dass der Kanton just an jenem Ort, wo er eine umfangreiche Stadtreparatur plant, zwei zusätzliche Tunnelspuren bauen möchte. Das macht doch gar keinen Sinn, oder etwa doch? Warum sonst sollte der Kanton Milliarden ausgeben, wenn nicht für einen Kapazitätsausbau und die Verflüssigung der Verkehrsarterie. Ich wiederhole nochmals die simple Physik des Strassenbaus: Mehr Strassenraum führt zu mehr Verkehr – Punkt. Bereits heute verfügt die Rosengartenstrasse über vier oberirdische Fahrspuren. Nun soll die Strecke zwischen dem Wipkingerplatz und dem Bucheggplatz um zwei weitere Fahrspuren ergänzt werden. Geplant sind also vier Spuren im Tunnel und eben zwei weitere oberirdische Fahrspuren. Wenn die Stadt Zürich also nicht mehr Verkehr aufnehmen kann, weshalb plant die Regierung zwei zusätzliche Fahrspuren. Lediglich für den unterirdischen Stauraum? Wohl kaum.

Wir sind der Ansicht, dass es nicht sinnvoll ist, den Stauraum und die Emissionen in die Stadt zu verlagern, sondern vor die Tore der Stadt Zürich. Wir beantragen daher, dass das Verkehrsregime so weit umgestaltet wird, dass pro Fahrtrichtung lediglich eine reguläre Spur für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) und eine Standspur für

Blaulichtorganisationen zur Verfügung gestellt wird. Erfahrungen in Tunnels mit Standspuren zeigen deutlich, dass infolge eines Unfalls oder infolge von Wartungsarbeiten das gesamte Verkehrssystem kaum beeinträchtigt wird. Dies gilt es im Sinne der Sicherheit, eines effizienteren – und Sie wollen ja ein effizienteres – Gesamtverkehrssystems zu berücksichtigen.

Bei unseren folgenden Anträgen wird unsere Fraktion diesmal geschlossen abstimmen. Besten Dank.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): Sicherheit muss für dieses Grossprojekt von oberster Priorität sein, und zwar von Beginn weg. Vor diesem Hintergrund hat sich die SVP in diese Vorlage eingeschickt. Wir werden dieses Ziel auch mit aller Konsequenz verfolgen. Weiter stehen wir klar dafür sein, dass die Durchlässigkeit dieser Achse in gleicher Anzahl erhalten bleibt. Aus diesem Grund unterstützen wir diese Minderheitsanträge in keiner Art und Weise.

Zum Votum noch von Herrn Katumba: Die Gemeinden um die Stadt Zürich danken natürlich, wenn der Verkehr vor der Stadt Zürich blockiert werden soll. Ja, klar, auch die Stadt Zürich ist arm, darum macht sie es ja anscheinend. Und betreffend mehr Verkehr, da ist natürlich bei dir immer der MIV gemeint, aber es ist auch so: Wenn mehr ÖV gebaut wird, dann haben wir dort auch Probleme und die müssen auch gelöst werden. Es heisst nicht einfach nur beim MIV, dass das «mehr» Probleme gibt, sondern dies ist auch beim ÖV der Fall. Danke.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Nachdem wir vor einer Woche die Eintretensdebatte zum Rosengartentram und Rosengartentunnel geführt haben, befassen wir uns heute mit den Minderheitsanträgen. Eines vorab: Die CVP-Fraktion wird sie allesamt ablehnen. Gerne werde ich diesbezüglich während den nächsten zweieinhalb Stunden den Gegenbeweis zu Andrew Katumbas Ausführungen antreten. Denn für uns ist das kombinierte Strassen- und ÖV-Projekt aus einem Tunnel für den motorisierten Individualverkehr und einem Tram für den öffentlichen Verkehr die beste Lösung. Von dieser Lösung werden vor allem auch die Anwohnerinnen und Anwohner profitieren, auch wenn diese Lösung für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler des Kantons Zürich nicht ganz gratis zu haben ist. Oder wie es Stefan Hotz (*Redaktor NZZ*) in der NZZ vom vergangenen Dienstag in einem Kommentar formuliert hat: Gerade von einer derart teuren Investition, wie in Wipkingen geplant, sollen auch Anwohner und andere Verkehrsteilnehmer

einen Vorteil haben. Das trifft hier in vollem Masse zu. Die Situation entlang der überaus stark befahrenen Rosengartenstrasse ist seit bald 50 Jahren unhaltbar.

Mit dieser ausgewogenen und pragmatischen Lösung liegt nun nach Jahren, ja, nach Jahrzehnten endlich ein Projekt vor, mit dem diese unhaltbare Situation geändert werden kann. Ich kann nicht nachvollziehen, dass man sich von linker Seite so dagegen sträubt, dass zukünftig der Verkehr nicht mehr oberirdisch fliessen wird, sondern unterirdisch. Und wie sich in der vergangenen Woche auch zeigte, wird das Projekt auch von einer breiten Mehrheit der Zürcher Stimmbevölkerung unterstützt. Im jüngsten Zürcher Politbarometer von Sotomo (*Forschungsinstitut*), der NZZ und des Forums Zürich (*Plattform Zürcher Wirtschaftsverbände*) zeigt sich nämlich sehr schön, dass das Rosengartenprojekt eine Zustimmung von 62 Prozent aller befragten Umfrageteilnehmer erhält. Generell zeigt sich in der Umfrage, dass die Zürcherinnen und Zürcher grossen Infrastrukturprojekten durchaus wohlgesinnt sind, was auch nicht überraschend ist, sind doch die beiden Themen «Verkehrsfluss» und «Stau» auf dem Sorgenbarometer weit oben zu finden, auf Platz 2, direkt hinter der Bezahlbarkeit der Krankenkassenprämien. Hierzu wünschen sich die Zürcherinnen und Zürcher ganz offensichtlich, dass die Politik Lösungen findet, pragmatische Lösungen, wie sie die CVP seit langem propagiert. Wir unterstützen daher auch weiterhin die vorliegende Lösung zum Rosengartentram und zum Rosengartentunnel, dieses Miteinander von ÖV und motorisiertem Individualverkehr.

Was nun den ersten Minderheitsantrag betrifft, lehnen wir ihn, wie eingangs erwähnt, ab. Es wird gefordert, dass in den beiden Tunnelröhren zwischen Wipkinger- und Bucheggplatz je nur eine Fahrspur sowie eine Standspur enthalten sein sollen. Diese Forderung weisen wir zurück. Denn verglichen mit dem heutigen Stand, würde sie de facto einer Kapazitätsreduktion für den motorisierten Individualverkehr und mehr Stau gleichkommen. Damit wird auch der Wille der Zürcher Bevölkerung missachtet, die 2010 in einer Volksabstimmung zum Rosengartentram ohne Lösung für den Strassenverkehr mit 67 Prozent klar und deutlich Nein gesagt hat. Auch steht die Forderung angesichts der jüngsten Ergebnisse aus dem Zürcher Politbarometer schief in der Landschaft. Zudem stünde ein Kapazitätsausbau auch ganz klar im Widerspruch zum Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative, welcher vor eineinhalb Jahren eine breite Zustimmung bei der Zürcher Bevölkerung fand und mit 61,3 Prozent deutlich angenommen wurde.

Daher lehnen wir diesen Minderheitsantrag sowie auch den Folgeminderheitsantrag ab.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Dieser erste Minderheitsantrag ist eigentlich nur Kosmetik. Statt zwei zweispurigen Tunnelröhren sollen zwei Tunnelröhren mit je einer Fahr- und einer Standspur zwischen Bucheggplatz und Wipkingerplatz gebaut werden. Dieser kosmetische Antrag der rot-grünen Minderheit macht etwas sichtbar, das sich in den vergangenen vier Jahren verfestigt hat: Wie arrogant und uneinsichtig sich die bürgerliche Mehrheit in diesem Rat aufführt. Die Hebel der rot-grünen Minderheit sind nicht sehr stark. Wir müssen uns hier im Saal nichts vormachen, wir wissen, dass diese Standspur ziemlich schnell in eine zweite Fahrspur umgewandelt werden kann. Zurzeit stellt der Bund Überlegungen an, den Pannestreifen auf Autobahnen während Stosszeiten als zusätzliche Fahrspur freizugeben, zum Beispiel zwischen Dietikon und Wettingen.

Jetzt noch zur Mittelspur: Da gilt eigentlich dasselbe. Die zusätzliche Mittelspur für den Streckenabschnitt zwischen Bucheggplatz und Hirschwiesenstrasse, diese zusätzliche Mittelspur lädt eigentlich geradezu dazu ein, sie auch als zusätzliche Fahrspur in Betrieb zu setzen, zumal sie ja auch Mehrkosten von 70 Millionen Franken verursacht. Wie gesagt, der Bund macht es mit der Umnutzung schon vor. Er träumt ja auch schon von sechs- und achtspurigen Autobahnen.

Die Alternative Liste wird trotz dieser kritischen Anmerkungen die beiden Minderheitsanträge zu den Standspuren und der Mittelspur unterstützen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Das vorliegende Projekt ist ein hart erarbeiteter Kompromiss, der von allen Anspruchsgruppen Zugeständnisse erfordert. Teil dieses Kompromisses ist die Festlegung einer Anzahl der motorisierten Fahrzeuge auf total 56'000, 53'000 davon im Tunnel, und dort gehört der Verkehr auch dahin, wenn er schon sein soll. Der Strassentunnel – ich kann es nur wiederholen – mit seiner definierten Kapazität und die Tramlinien an der Oberfläche sind nur als Doppelpack zu haben. Der Minderheitsantrag ignoriert diese Prämisse und wird von der EVP daher abgelehnt.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Das war schon etwas dreist von dir, Andrew Katumba. «Katumba spielt Machiavelli», könnte man hier sagen, aber sehr schlecht. Wenn Andrew Katumba noch fordert, dass die Steuerung der Verkehrswege in der Obhut der Stadt Zürich

sein sollen, weiterhin sein sollen, dann sehen Sie, wie schlecht er hier dieses Schauspiel für die kommenden Wahlen spielt. Was macht die Stadt Zürich? Die Stadt Zürich macht die ganzen Strassen zu, die Stadt Zürich vertreibt das Gewerbe aus der Stadt, die Stadt Zürich vertreibt die KMU aus der Stadt. Sie haben an der Bahnhofstrasse jetzt dann nur noch Grosskapital, ich brauche Ihre Worte, Andrew Katumba, das ist, was Sie machen. Aber das ist ja kein Problem, wir bezahlen es, der Rest des Kantons bezahlt es mit dem Finanzausgleich. Wir bezahlen es, Andrew Katumba, und nicht Sie.

Diese Haltung ist falsch. Um was geht es hier? Es geht hier um eine Umfahrung der Stadt Zürich, sicher nicht darum, in die Stadt Zürich hineinzufahren, sondern um eine Umfahrung der Stadt Zürich. Es geht darum, dass endlich einmal dieser Verkehr um die Stadt Zürich herum fliesst und nicht an diesem Knoten Bucheggplatz zum Stehen kommt. Und es geht darum, dass unser Gewerbe und unsere Wirtschaft funktionieren und nicht weiter Sand ins Getriebe gestreut wird, wie das von den Sozialisten dieser Stadt gemacht wird. Und diese Bahn, diese Zahnradbahn, die Sie dann wahrscheinlich den Rosengarten hinauf bauen wollen: Ich weiss nicht, für wen Sie sie bauen, ob Sie sie für die Frau Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*) bauen, die dort oben wohnt, oder für wen Sie sie bauen. Sie wissen selber, dass diese Bahn gar nicht funktioniert. Sie kann nicht funktionieren und deswegen bin ich gegen dieses Projekt. Ich bin gegen dieses Projekt, Andrew Katumba. Ich habe in meinem Eintretensvotum am letzten Montag gesagt, dass ich dafür bin, dass dieses Projekt gebaut wird, aber der Tunnel muss beim Hardturm rauskommen und nicht dort oben. Und wenn er so gebaut wird, wie der Regierungsrat ihn jetzt will, dann bin ich dagegen.

Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal): Lieber Josef Wiederkehr, apropos Anwohner in Wipkingen: Mit zwei zweispurigen Tunnelröhren zwischen dem Wipkinger- und dem Bucheggplatz werden die Emissionen des motorisierten Individualverkehrs nicht reduziert, sondern nur örtlich umverteilt und verewigt. Es braucht keine neue vierspurige Spange am Rosengarten. Die SP beantragt zwei Tunnelröhren mit je einer Fahr- und einer Standspur. Ein zweispuriger Tunnel wird mehr Verkehr generieren, er trägt nichts zur Reduktion des Verkehrsaufkommens in der Stadt bei. Mit dem Ausbau des Gubrists (*Gubristtunnel*) und flankierenden Massnahmen kann ein grosser Teil des Verkehrs auf diesen umgelenkt werden.

Hans-Peter Amrein hat es gesagt: Der Rosengarten soll nicht zur attraktiven Verbindung zwischen Flughafen Zürich und Zürich Süd und West werden. Der Agglomerations- und Fernverkehr gehört auf die Umfahrung der Stadt. Für den Nahverkehr reichen zwei Tunnelröhren mit je einer Fahr- und Standspur. Stimmen Sie deshalb dem Minderheitsantrag der SP und Grünen zu.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Mit dem Projekt «Rosengarten-tram und Rosengartentunnel» soll das heute bestehende Verkehrsaufkommen mit der grösstmöglichen Sicherheit bewältigt werden können. Die Kapazität soll so ausgelegt sein, dass die Entlastung der Rosengartenstrasse auch tatsächlich erfolgt, und dies dauerhaft. Eine Belastung der Rosengartenstrasse und der umliegenden Quartiere mit Umfahrungsverkehr muss vermieden werden, auch wenn es im Tunnel zu Behinderungen kommen sollte, zum Beispiel durch einen Unfall oder durch Unterhaltsarbeiten. Der hier vorliegende Minderheitsantrag, die beiden Tunnels zwischen Wipkinger- und Bucheggplatz nur einspurig mit Standstreifen zu führen, widerspricht diesen Zielen. Da keine Fahrstreifenreduktionen innerhalb des Tunnels erfolgen dürfen – dies aus Sicherheitsgründen –, könnte die Einfahrt in den Tunnel ab Bucheggplatz nicht mehr erfolgen. Entgegen der Aussage von Theres Agosti wird dieses Projekt auch zu weniger Emissionen führen. Denn es ist nun mal eine Tatsache, dass wenn der Verkehr fliesst, auch weniger Emissionen entstehen. Die Entlastung der Rosengartenstrasse wäre mit dieser Reduktion nicht in dem Masse möglich, wie geplant, also nur eine halbe Lösung – mit dem bitteren Beigeschmack, gleich viel zu kosten wie die vollwertige.

Die FDP-Fraktion kann ein solches Ansinnen natürlich nicht unterstützen. Wir werden den Minderheitsantrag ablehnen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Wir kommen hier bei diesen Minderheitsanträgen schon auf sehr wichtige Aspekte zu sprechen, die für die SVP-Fraktion – auch wenn es punktuell anders tönt –, wenn Sie aufmerksam zugehört haben, sehr zentral sind bei diesem Mega-Projekt. Wenn wir das Mega-Projekt realisieren, muss es leistungsfähig sein und es muss nachhaltig sein im Sinne der Bewältigung des künftigen Verkehrs. Und wenn Sie jetzt davon sprechen, dass eine Mittelspur im Bereich Buchegg dazu führt, dass die Kapazität erhöht wird, ist das falsch. Sie sehen es im Milchbucktunnel, man kann auch gescheiter werden: Wir waren auch nicht begeistert, als man im Milchbucktunnel eine Spur abgebaut und eine Mittelspur realisiert hat,

aber in Tat und Wahrheit sieht man, dass es einen sehr guten Effekt auf den Verkehrsfluss hat – es ist auch verkehrspsychologisch erklärbar –, weil die Fahrzeuge im Tunnel nicht unmittelbar kreuzen. Es gibt mehr Abstand, es gibt einen flüssigeren Verkehr. Und das ist ein massgebliches Sicherheitselement. Man reduziert die Gefahr von Frontalkollisionen und es gibt die Möglichkeit, wenn man den Unterhalt machen, eine Birne an der Beleuchtung auswechseln muss, dass man dies mit einer Wechsellichtführung während des laufenden Betriebs machen kann. Es gibt viele Argumente und für die SVP ist es ein Kernelement. Diese Mittelspur braucht es, sonst funktioniert das Projekt nicht. Deshalb sind wir ganz klar für die Kommissionsanträge und weisen die Minderheitsanträge zurück.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) spricht zum zweiten Mal: Liebe Theres Agosti, ich wohne direkt an der dichtest befahrenen Eisenbahnstrecke der Schweiz und direkt an der Autostrasse, und ich würde mich sehr, sehr freuen, wenn der Verkehr dereinst einmal in den Untergrund umverlagert würde. Die Lärmbelastungen wären wesentlich tiefer, und die stehenden Autokolonnen vor der Haustür sind auch alles andere als angenehm. Leider gibt es dazu noch kein konkretes Projekt in Dietikon, aber ich würde dem Rat und der Regierung sehr gratulieren, wenn sie dereinst eines in Angriff nehmen würde.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Erlauben Sie mir zuerst noch eine generelle Bemerkung: Es wird ja immer wieder gesagt und auch behauptet, bei diesem Projekt handle es sich um die Sanierung eines bloss 700 Meter langen Strassenstückes. Das ist so nicht korrekt. Der Projektperimeter dieses Gesamtprojektes reicht vom Albisriederplatz bis zum Irchel. Wir sprechen von einem Tunnel mit einer Länge von 2,3 Kilometern und einer Tramlinie von 3,1 Kilometern. Entsprechend stimmt es auch nicht, wenn Sie die Kosten auf dieses beschränkte Strassenstück herunterrechnen.

Und damit zum zweimal zweispurigen Tunnel: Damit wird keine Mehrkapazität gegenüber der Vereinbarung mit der Stadt geschaffen. Der Tunnel bringt nicht mehr Verkehr, sondern er wickelt den Verkehr flüssig ab und er wickelt ihn siedlungsverträglich ab. Und er entspricht den heutigen Normen. Wir haben uns mit der Stadt Zürich ganz klar auf eine Verkehrsmenge von 56'000 Fahrzeugen geeinigt und diese werden wir auch einhalten. Zudem ist die Erhöhung der MIV-Kapazität aufgrund der Anschlussbauwerke – und ich spreche dabei vom Irchel und vom Anschluss Hardbrücke – gar nicht möglich.

Eine Variante mit nur einer Spur zwischen Wipkingen und Bucheggplatz, wie Sie es hier beantragen, haben wir in den Varianten auch geprüft. Aber reduziert man diese Spuren im Tunnel, hat man oberirdisch – und da müssen Sie genau hinhören – unweigerlich eine geringere Entlastungswirkung. Deshalb steht dieser Antrag ganz klar in Widerspruch zur oberirdischen Entlastung. Das heisst, er verunmöglicht sogar eine oberirdische Entlastung und er verunmöglicht eine Abklassierung. Es besteht dementsprechend auch ein Widerspruch zum Gesamtprojekt «Rosengartenram und -tunnel» zwischen Wipkingen- und Bucheggplatz. Und genau aus diesem Grund empfehle ich Ihnen dringend, diesen Antrag abzulehnen. Zur Notfallspur werde ich mich noch separat äussern. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Andrew Katumba gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 61 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 2 Abs. 1 lit. a Ziff. 2

Minderheitsantrag von Andrew Katumba, Theres Agosti, Jonas Erni, Esther Guyer (in Vertretung von Martin Neukom):

2. Gemäss Antrag des Regierungsrates.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Daniel Sommer sprach vorhin von einem Kompromiss. Das tönt sehr gut. Ich wage es zu bezweifeln, ob diese Gesetzesvorlage in dieser Form noch ein Kompromiss ist. Herr Josef Wiederkehr sprach vorhin von einer breit abgestützten Umfrage, wahrscheinlich diejenige von Sotomo (*Forschungsgruppe Sozialtopologie und Modernisierung*), bei der verschiedene Themen abgefragt wurden. Das stimmt tatsächlich, die Bevölkerung wünscht seit 50 Jahren eine Lösung an diesem Rosengarten. Und jetzt haben wir eine Gesetzesvorlage, die in unserer Kommission verzerrt wurde, und zwar nach rechts. Sie wollen eine zusätzliche Spur, Sie respektieren die Anliegen der Bevölkerung nicht, die eine Beruhigung an der Oberfläche und im Quartier will. Das möchte ich Ihnen auch hier nochmals klar darlegen. Und es verhält sich ähnlich, wie wir es beim Wassergesetz und beim Hundegesetz gehabt haben: Sie verzerren diese Vorlage.

Zu Beginn hat man auch bei diesem Antrag von einer Sicherheitsspur gesprochen. Im Verlauf der Beratungen wurde zunehmend deutlich,

dass Sie, verehrte bürgerliche Ratsseite, eine vollwertige Fahrspur für den MIV beantragen, um so die Kapazität weiter auszubauen. Einer Sicherheitsspur hätten wir womöglich allenfalls noch zugestimmt, aber mit der Ablehnung unseres vorhergehenden Antrags demaskieren Sie sich selbst und zeigen Ihr wahres Antlitz. Sie planen eine gewaltige Verkehrsinfrastruktur in die Stadt Zürich zu drücken, ohne sich zu hinterfragen, ob die Kommune den Mehrverkehr überhaupt aufnehmen kann, oder ob der eingesetzte Steuerfranken am richtigen Ort investiert ist. Zumindest kommt Ihnen in der Stadt Zürich die ENHK (*Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission*) nicht in die Quere. Diese ist ja die letzte Instanz, die Ihren tempogetriebenen Strassenbauprojekten, koste es, was es wolle, noch Einhalt gebieten kann. 70 Millionen Franken mehr oder weniger spielen für Sie hier keine Rolle, das Geld stammt ja eh aus dem Strassenfonds. Ich bedauere all die Menschen in Ihren Gemeinden, die auf die geplanten Lärmsanierungen warten müssen – und wenn der Strassenfonds mal geplündert ist, womöglich noch viel, viel länger. Frau Walker Späh hat es gesagt, 2,3 Kilometer Autotunnel in Zürich sind eben wichtiger als 700 Kilometer Lärmsanierung im ganzen Kanton.

Bitte unterstützen Sie unseren Antrag.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Bitte bauen Sie diese dritte Spur nicht. Diese dritte Spur beinhaltet ein grosses Potenzial für einen Mehrverkehr, und die Stadt Zürich braucht keinen zusätzlichen Autoverkehr. Das restliche Strassennetz hat schon mal bewiesen, dass der Rosengarten mehr Potenzial haben kann. Vor der Eröffnung der Nordumfahrung hatten wir knapp 70'000 Fahrten auf dem Rosengarten. Das restliche Strassennetz zeigt, dass das möglich ist. Und wenn Sie jetzt hier eine dritte Spur einbauen, dann wird diese Kapazität auch wieder so genutzt werden. Christian Lucek hat es gesagt, die Sicherheit wird vergrössert, das Gefühl ist besser. Man fährt schneller, wenn man keinen direkten Gegenverkehr auf der Spur direkt daneben hat. Das ist eine Kapazitätssteigerung. Und natürlich, wenn diese dritte Spur dereinst irgendwann tatsächlich genutzt wird, morgens stadteinwärts, abends stadtauswärts, dann ist die Kapazitätssteigerung erreicht und dann reichen diese 70 Millionen Franken zusätzlich eben nicht mehr, denn dann brauchen wir noch die Anschlüsse am Bucheggplatz und so weiter und so fort. Machen Sie das nicht. Wir haben gehört «Der Tunnel ist toll, denn die Immissionen bleiben ja dann im Tunnel». Erstens bleiben sie nicht im Tunnel, sondern können gefiltert werden. Aber CO₂ können Sie nicht filtern, das geht weiterhin in die Umwelt. Und wie gesagt, die zweite Spur bietet das Potenzial für zusätzliche Fahr-

ten, und diese Fahrten sind zuvor und danach irgendwo auch an der Oberfläche, und das gibt dort zusätzliche Immissionen. Ich kämpfe für meinen Kreis, für meinen Wahlkreis, für Zürich Nord, für den Kreis 11, dort wird dieser Verkehr zusätzlich passieren. Bauen Sie diese dritte Spur nicht, bauen Sie diesen ganzen Rosengarten nicht in dieser Form. Herzlichen Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Nach einigen Jahren in der Politik glaubt man, dass man seine Gegenüber kennt, und hat gewisse Erwartungen an sie. Und trotzdem: Man erlebt immer wieder Überraschungen. Als das Projekt vorgestellt wurde, als die Regierung die Botschaft ins Parlament brachte, wurden meine Erwartungen an die SVP erfüllt, das Votum war sehr kritisch; nicht erstaunlich, ist das Projekt doch für den MIV von sehr geringem Nutzen, aber mit sehr hohen Kosten von über einer Milliarde Schweizer Franken verknüpft. Auch in den vergangenen Debatten habe ich noch wahrgenommen, dass es ja immer eine Präferenz gibt, beispielsweise für den Ausbau der Strassen, für Grenzgänger oder für Auslandeinkäufer. So wurde die Strasse durch den Hardwald ausgebaut und es soll auch eine Verlängerung geplant werden, die den Verkehr noch schneller in den Norden bringt.

Ich habe mich offensichtlich geirrt. Das Projekt am Rosengarten war nicht zu teuer für den geringen Nutzen, sondern zu billig. Für die Zustimmung der SVP braucht es einfach noch mehr Geld. 70 Millionen mehr und dann stimmt die SVP diesem Projekt zu. Begründet wurde es zwar nicht damit, dass es heisst «Wir wollen mehr Geld ausgeben, damit wir zustimmen können», sondern begründet wurde es mit der Verkehrssicherheit. Aber wenn wir ganz ehrlich sind, ist das kein wirklich glaubwürdiges Argument. Denn wenn es darum geht, mit günstigen Massnahmen die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, beispielsweise mit Tempo-30-Zonen, die ja dafür sorgen, dass Fussgänger, Velofahrer oder andere Autofahrer mit weniger Energie betroffen wären, falls es zu einem Unfall käme, dann wird das torpediert. Man setzt sich dagegen ein und sagt: «Nein, das ist uns wichtig, dass möglichst viel Energie in die Unfälle reingeht, wir wollen keine Tempo-30-Zonen.» Es wurde zwar vorgeschoben, aber im Endeffekt ging es nur darum, das Projekt teurer zu machen.

Was ist die Schlussfolgerung: Rosengarten war zu billig, wird jetzt zum Glück 70 Millionen teurer, die SVP kann zustimmen. Oder Sie haben Ihre Verkehrspolitik geändert und gesagt: «Nein, die Umfahrung Eglisau wollen wir nicht mehr länger, wir wollen dort keine

Strassen hochbauen, sondern wir geben das Geld lieber in der Stadt aus.» Oder die dritte Variante ist: Die restriktive Finanzpolitik, die Sie im Dezember noch in der Budgetdebatte vertreten haben, ist Makulatur und interessiert niemanden mehr.

Wir stimmen dem Minderheitsantrag zu.

Martin Neukom (Grüne, Winterthur): Vielleicht zuerst noch mal etwas Grundsätzliches, Josef Wiederkehr hat es vorher nochmals wiederholt: Das Projekt ist für die Anwohnerinnen und Anwohner gedacht. Ich finde das im Grundsatz sehr löblich von Ihnen und ich finde es im Grundsatz auch richtig, dass man für die Anwohner etwas macht, denn diese sind tatsächlich extrem lärmgeplagt. Nur darf man sich diesbezüglich auch keine Illusionen machen. Wir wissen, was passieren wird am Rosengarten: Wenn der Tunnel fertig ist, dann werden die Gebäude saniert werden. Und man wird die alten Mieter rausknallen, die Gebäude sanieren und die alten Mieter werden sich die neuen Mieten nicht mehr leisten können. Also es wird zu einer Verdrängung führen. Man kann sagen, man macht schon etwas fürs Quartier, aber die Bevölkerung – zumindest diejenige, die direkt an der Strasse wohnt – wird man auswechseln. Das ist ein klassischer Fall von Gentrifizierung, in diesem Fall angestossen durch eine massive Verkehrsberuhigung. Also wenschon müssten Sie argumentieren, dass das Quartier wieder zusammenwächst oder etwas in diese Richtung, aber für die Anwohnerinnen und Anwohner selber wird dieses Projekt vermutlich nicht wirklich etwas bringen.

Nun zu diesem Antrag: In der Kommission hat die Mehrheit entschieden, dass man beim oberen Tunnelabschnitt eine dritte Spur möchte. Ich finde das im Grundsatz sinnvoll, wenn wir sagen «Das ist eine Sicherheitsspur», denn Tunnels mit Gegenrichtung sind definitiv gefährlich, das ist klar. Eine Sicherheitsspur wäre daher sinnvoll. Wir wissen aber auch, das kennen wir aus der Diskussion um die zweite Gotthard-Röhre (*Ausbau des Gotthard-Strassentunnels*), dass es völlig illusorisch ist zu meinen, es bleibe eine Spur in der Mitte leer. Das wird nie und nimmer passieren, sondern man wird, genau wie es vorhin gesagt wurde, diese Spur entsprechend nutzen, damit am Morgen früh zweispurig in die Stadt hinein gefahren werden kann und am Abend zweispurig aus der Stadt hinaus gefahren werden kann. Deshalb ist das auch hier wieder ein Kapazitätszubau, und Sie wissen, Kapazitätszubau führt nicht zu weniger Lärm, führt auch nicht zu weniger CO₂, das können Sie drehen und wenden, wie Sie wollen, Christian Müller: Wenn man mehr Strassen baut, dann ist das bis jetzt noch nie der Fall

gewesen, dass weniger gefahren wird oder dass weniger CO₂ ausgestossen wurde. Wir stimmen deshalb dem Minderheitsantrag zu. Er entspricht der Variante «Regierung». Danke.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Die Ergänzung des zweispurigen Tunnels zwischen Bucheggplatz und Hirschwiesenstrasse mit einer Mittelspur ist für die Zuverlässigkeit der Tunnelstrecke von Bedeutung. Unterhaltsarbeiten können dadurch während normalem Betrieb auf zwei Spuren mit Gegenverkehr durchgeführt werden. Auch die Sicherheit wird erhöht, da die Mittelspur für Rettungskräfte zur Verfügung steht, sollte es im Tunnel zum Beispiel zu einem Unfall kommen, aber auch durch die Trennung der Fahrspuren durch den zusätzlichen Streifen. Dass sich dies bewährt, kennen wir ja bereits von anderen Orten. Und Martin Neukom, auch im Milchbucktunnel wird dieser Streifen für den normalen Verkehr nicht benützt.

Die Ausführungen von Felix Hoesch sind ebenfalls falsch. Die Geschwindigkeit im Tunnel ist begrenzt und das Verkehrsaufkommen wird keine höheren Geschwindigkeiten zulassen, unabhängig davon, ob eine Mittelspur besteht oder nicht. Die Mehrkosten, die diese zusätzliche Spur mit sich bringt, sind im Verhältnis zu den gesamten Kosten des Projektes absolut vertretbar, wenn man den entstehenden Nutzen in Betracht zieht.

Den Minderheitsantrag lehnen wir demzufolge ab.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Im Interesse der Verkehrssicherheit hat die Kommission für Planung und Bau vorausschauend eine zusätzliche mittige Zusatzspur im Tunnelabschnitt zwischen dem Bucheggplatz und dem Milchbuck eingeplant. Die CVP-Fraktion erachtet diese zusätzliche Mittelspur als sinnvoll, denn nachträgliche Anpassungen würden wesentlich mehr Geld verschlingen. Zudem erhöht die Mittelspur die Verkehrssicherheit massgeblich, und im Falle von Unfällen oder Unterhaltsarbeiten auf der einen der beiden Spuren kann auf die Mittelspur ausgewichen werden. Damit kann oberirdischer Ausweichverkehr wirkungsvoll vermieden werden. Die Erhöhung des Rahmenkredits ist deshalb aus unserer Sicht vertretbar. Wir unterstützen diesen Antrag und lehnen den Minderheitsantrag ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Der deutsche Politiker Ludwig Erhard hat einst behauptet, ein Kompromiss sei die Kunst, einen Kuchen so zu teilen, dass jeder meint, er habe das grösste Stück bekommen. Das Ansinnen einer zusätzlichen Mittelspur widerspricht den

Ergebnissen und der Einigung auf die sogenannte «Gesamtvariante 2x2», also zwei Tramlinien auf der Oberfläche und zweimal zwei Spuren im Tunnel bis zum Bucheggplatz.

Der motorisierte Verkehr beinhaltet, wie das Fussballspielen, ein Restrisiko. Wir können noch so gut trainieren oder uns versichern, die Gefahr, dass höhere Mächte oder noch eher unaufmerksame Mitmenschen einen Unfall verursachen, wird immer bleiben. Wenn sich schon alle einig sind, dass der Rosengartentunnel im Verhältnis zu seiner Länge exorbitant teuer ist, umso mehr gilt das hier bei den zusätzlichen 70 Millionen Franken, die für das vermeintlich bessere Sicherheitsgefühl durch eine Mittelspur nötig sind.

Dass die Freunde der Windschutzscheiben nicht vorhaben diese Mittelspur in Zukunft zur Kapazitätserweiterung zu missbrauchen, wird heute zwar hoch und heilig versprochen. Aber erstens ist das politische Gedächtnis zuweilen massiv limitiert und zum anderen ist es ein Schutz für uns alle, hier schon gar niemanden in Versuchung zu führen. Die Aufteilung des Kuchens ist erfolgt und es gibt keinen Grund, die bereits gut genährten Autofreunde mit einem zusätzlichen Stück zu füttern.

Die EVP unterstützt darum den Vorschlag der Regierung und lehnt auch den später folgenden Antrag auf Krediterhöhung diesbezüglich ab.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Lassen Sie mich drei Punkte oder drei Aussagen hier kurz etwas korrigieren. Zuerst zum Jung-Regierungsratskandidaten der Grünen (*Martin Neukom*): Er spricht von «Gentrifikation» und nicht «Gentrifizierung». Das ist ein wunderschöner Freudscher Versprecher, den Sie da gebracht haben. Ich bin gerne bereit, Ihnen das in der Pause noch zu erklären, um was es sich bei den beiden Wörtern handelt.

Dann hat der Milchbuckeltunnel – das wurde schon gesagt – ja auch so einen Mittelstreifen. Leider wird er nicht gebraucht, aber für die Sicherheit bringt er sicher etwas und kann im Notfall gebraucht werden.

Und Herr Wirth, das Verkehrsaufkommen lässt keine höheren Tempi zu, hier widerspreche ich auch der Regierungsrätin, die vorher sagte, der Verkehrsfluss würde verbessert durch diesen Tunnel. Überhaupt nicht. Der Stau ist dann einfach etwas weiter unten, nicht mehr am Bucheggplatz, sondern bei der Hardbrücke.

Und jetzt Herr Sommer, die Freunde der Windschutzscheibe: Was denken Sie denn eigentlich? Glauben Sie wirklich, dass unser Gewerbe noch mit dem Pferdeanhänger in die Stadt oder um die Stadt herum

fahren kann? Nein, das kann es nicht. Und leider Gottes, aufgrund von Ihnen von der Linken, aufgrund Ihrer Vorstösse hat dieses Land jedes Jahr etwa 60'000 Leute mehr, die einwandern. Das ist das Problem: Die Bevölkerung wächst und wächst und wächst, und da muss man doch Entlastungsachsen bauen. Und man muss Entlastungsachsen bauen, die auch etwas bringen. Diese hier bringt nichts. Sie würde etwas bringen, wenn sie unten beim Hardturm rauskommen würde. Aber das hat nichts mit Freunden der Windschutzscheibe zu tun. Und sonst machen Sie doch mal die Stadt zu. Machen Sie die Stadt zu und dann verzichten Sie auf Ihre warmen Gipfeli am Morgen, verzichten Sie auf Ihre Milch, verzichten Sie und seien Sie ehrlich und sagen Sie «Wir wollen nicht mehr bedient werden von den Dienstleistern», dann macht das Sinn, Herr Wirth. Und sonst eine 30er-Zone auf der Rosengartenachse, das war ja wohl die Höhe des intelligenten Votums, das wir heute gehört haben.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich wurde von Herrn Wirth und von Herrn Sommer herausgefordert. Es wurde kolportiert, dass diese Mittelspur ein Zugeständnis an die SVP sei, damit wir dann mit wehenden Fahnen und unserem Windschutzscheibenblick dieses Projekt unterstützen können. Ja, es ist so, wir unterstützen das Projekt, wenn es tatsächlich den Anforderungen genügt, und das heisst primär, der Sicherheit genügt. Deshalb ist diese Mittelspur ein integraler Bestandteil. Und es ist so, dass die SVP zustimmt, wenn sie Bestandteil des Projektes ist. Aber wir haben es vielleicht schon wieder vergessen oder verdrängt: Wir haben es mehrfach erwähnt, ein Projekt in dieser Grössenordnung von 1100 Millionen Franken, da sind wir der Meinung, darf man diskutieren, soll man diskutieren. Wir verschliessen uns da auch nicht der öffentlichen Diskussion. Wenn das Volk der Meinung ist und das Bedürfnis hat, über das Projekt abzustimmen, öffentlich zu diskutieren, dann soll das möglich sein. Und das ist nur möglich, wenn wir hier im Rat zustimmen. Deshalb ist die SVP als Volkspartei auch dafür, dass wir dieses Projekt in diesem Sinne unterstützen. Aber es muss dann, wenn es zur Realisierung kommt, wirksam sein und es muss sicher sein. Und Herr Sommer, betreffend Fussballspiel: Wenn Sie mit doppelten Schienbeinschonern und Helm den Rosengartentunnel befahren und dann der Verkehr wieder in eine Röhre mit Gegenverkehr ausgespuckt wird, werden Sie völlig entblösst von Ihrem Schutz wieder in den Sturm treten. Das kann es einfach nicht sein, das passt nicht zusammen. Das Sicherheitskonzept muss durchgehend sein und da gehört diese in der Mitte liegende Si-

cherheitsspur dazu. Ich bleibe dabei: Wir lehnen die Minderheitsanträge ab.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Zu Herrn Amrein: Sie finden, das Gewerbe sei nur auf dem Land zu Hause, aber nicht in der Stadt Zürich. Da muss ich Ihnen wirklich widersprechen. Ich wohne in einem Quartier, in welchem das Gewerbe wirklich gut präsent ist. Und es gehört zur Stadt Zürich und es gehört seit Jahrzehnten zur Stadt Zürich. Also das Gewerbe ist nicht nur auf dem Land zu Hause, sondern die Stadt Zürich – das weiss man ja auch – hat eine sehr hohe wirtschaftliche Wertschöpfung. Und da passiert sehr viel. Und da gibt es auch sehr viele Handwerkerinnen und Handwerker, die auch einmal zu Fuss gehen (*Heiterkeit*) – ja, lachen Sie nur –, weil sie in der Umgebung Aufträge ausführen und nicht immer das ganze Material mitschleppen müssen. Das wissen Sie ganz genau, hören Sie auf mit diesem blöden Märchen, dass es auf dem Land besser ist.

Und dann noch zum Zweiten, dass der viele Verkehr der Zuwanderung geschuldet sei: Das ist auch so ein Märchen der SVP. Stehen Sie einmal an die Rosengartenstrasse und schauen Sie, wie viele Personen in einem Auto hocken. Es ist genau eine Person pro Auto, die diese Rosengartenstrasse hinauf und hinunter «blocht». Das sind wirklich nur die Leute, die finden «Me, myself and I» und ich bin das «I» dieser Welt und muss allein in meinem Auto durch die Stadt Zürich fahren. So ist es. Und den Mittelstreifen wollen Sie ja wirklich nicht nur aus Sicherheitsgründen, das wissen wir, sondern der wird nachher als dritte Spur genutzt. Wir sind ja nicht im Land der Störche, sondern wir wissen, was Sache ist. Und die Mittelspur wird wirklich zu einer dritten Spur.

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Meine Damen und Herren, ich möchte Sie daran erinnern, dass wir letzte Woche schon fast vier Stunden Eintretensdebatte geführt haben. Das Ziel wäre, heute fertig zu werden. Das sollte eigentlich möglich sein, aber nicht, wenn Sie sich nicht ein bisschen an die Paragraphen halten und wirklich zum Inhalt der Anträge sprechen. Sonst werden wir vielleicht nochmals eine Nachmittagssitzung einschieben müssen.

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf): Die Mittelspur im Milchbucktunnel hat sich ja bewährt. Das war anfänglich nicht ganz so, ist aber mittlerweile eine gute Sache. Wieso sollte diese gute Sache nicht auch für den Rosengarten gelten? Die Mittelspur kann sich auch da

bewähren. Sie kennen uns als EDU: Wir sind für das, was sich bewährt, und werden folglich der Mittelspur zustimmen.

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon): Zur Interessenbindung: Ich bin Vizepräsident des Kantonalen Gewerbeverbandes, das beinhaltet auch das städtische Gewerbe. Zum Glück, Judith Stofer, haben wir noch ein leistungsfähiges städtisches Gewerbe. Aber ich sehe diese Leute jeweils nicht im Tram, also auch diese müssen sich auf der Strasse bewegen können. Und Judith, schon toll, was du für ein Bild hast, ich sehe jeweils Lieferwagen nach Zürich fahren, um dem städtischen Gewerbe Material zu bringen. Und vor allem – und das ist erfreulich – auswärtige Handwerker können in der Stadt Zürich tätig sind. Das ist ganz wichtig, darum sage ich mit Überzeugung aus der Sicht des Gewerbes – und da vertrete ich die Haltung des Kantonalen KMU- und Gewerbeverbandes –, dass wir das Projekt in der vorliegenden Form begrüssen, inklusive natürlich der Mittelspur für die Sicherheit.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal: Mir wurde von Herrn Amrein unterstellt, dass ich etwas von Tempo 30 gesagt hätte. Ja, habe ich tatsächlich, aber dass das die Höhe sei, das möchte ich ganz klar zurückweisen. Es wurde jetzt erwähnt, das Gewerbe brauche diese Strasse, und damit bin ich sogar einverstanden. Ich möchte aber auch darauf hinweisen, dass, wenn ein Lastwagen oder ein Lieferwagen mit Tempo 30 unterwegs ist, die Milch deswegen nicht sauer und das Gipfeli auch nicht kalt wird, da dieses sowieso erst im Laden aufgewärmt wird. Wenn aber die verlängerte Fahrzeit wegen einer Tempo-30-Zone ein Problem ist, dann muss man den Tunnel auch ablehnen, denn im Tunnel verlängert sich die Fahrzeit auch.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küssnacht) spricht zum zweiten Mal: Herr Wirth, die Milch wird nicht sauer, aber die Luft wird sauer, wenn der Lastwagen mit 30 unterwegs ist.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Der Regierungsrat hat nichts gegen diesen Antrag auf eine zusätzliche Sicherheitsspur, wenn eine solche Sicherheitsspur, man kann auch sagen Notfallspur, im Abschnitt zwischen Bucheggplatz und Irchel ganz klar der Erhöhung der Sicherheit dient, und zwar im Zusammenhang mit Unfällen oder Pannen, aber insbesondere auch, wenn wir Unterhaltsarbeiten oder Spezialtransporte haben. Und da geht es darum, dass der Verkehr nicht in

die Quartiere fließt, weil uns dann diese Spur fehlt, sondern dass wir es in diesen speziellen Fällen weiterhin im Untergrund abwickeln können. Und genau aus diesem Grund rechtfertigen sich aus Sicht der Regierung auch die Zusatzkosten. Ich möchte es noch einmal betonen: Es ist keine zusätzliche Fahrspur, sondern es ist eine Notfallspur oder eine Sicherheitsspur im Ereignisfall. Wir haben mit der Stadt vereinbart – ich sage es nochmals –, dass diese 56'000 Fahrzeuge weiterhin einzuhalten sind. Im Gegensatz zur beantragten Mittelspur wäre nämlich eine eigentliche dritte Fahrspur gar nicht möglich, weil wir dann Anpassungen an den Portalen machen müssten. Und diese Anpassungen haben wir nicht gemacht. Es ist nicht möglich, dass wir hier auf Dauer eine zusätzliche Spur einrichten. Nochmals: Auch die Leistungsfähigkeit hängt nicht von dieser zusätzlichen Sicherheitsspur ab, sondern von der Leistungsfähigkeit der Anschlüsse, insbesondere bei der Hardbrücke.

Und noch etwas zu den Liegenschaften, es ist mir schon ein Bedürfnis, auch Ihnen, Herr Neukom, zu sagen: Schauen Sie sich doch einmal die Liegenschaften an, die heute an der Rosengartenstrasse sind, sie sind aus der Zeit gefallen. Und mit unserem Projekt, mit diesem Gesamtprojekt ermöglichen wir auch wieder Neubauten nach zeitgemässen Energiestandards, die gut sind – auch für die Umwelt. Nicht nur dass der Mehrverkehr mit dem öffentlichen Verkehr aufgenommen wird, auch die Neubauten tragen einen wesentlichen Teil zur Verbesserung der Umweltziele bei. In diesem Sinne unterstützt die Regierung diesen Antrag auf die zusätzliche Sicherheitsspur.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Andrew Katumba gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 71 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 2 Abs. 1 lit. b und c

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 2 Abs. 2

Minderheitsantrag von Esther Guyer (in Vertretung von Martin Neukom), Andrew Katumba, Theres Agosti, Jonas Erni, Thomas Wirth:

² (...) zwischen dem Wipkingerplatz und dem Bucheggplatz (...)

Erich Bollinger (SVP, Rafz), Präsident der KPB: Die Minderheit wünscht eine Abklassierung zur Gemeindestrasse nicht nur im Abschnitt zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz, sondern zwischen Wipkinger- und Bucheggplatz.

Die Mehrheit lehnt diesen Antrag ab. Der obere Abschnitt zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz wird nur noch Erschliessungsfunktion haben. Im unteren Teil, zwischen Wipkingerplatz und Nordstrasse, hat die Strasse hingegen immer noch eine regionale Funktion. Die Nordstrasse ist ab Rosengartenstrasse in Richtung Osten regional klassifiziert und im regionalen Richtplan so eingetragen. Mit dem Antrag hätten wir einen Stummel ohne Bezug zum restlichen kantonalen Strassennetz. Es ist auch für diesen Abschnitt eine Abklassierung gedacht, aber eben keine vom kantonalen in den kommunalen, sondern vom kantonalen in den regionalen Richtplan. Begründet wird der Antrag damit, dass man ein Temporegime durchsetzen kann. Bei überregionalen Strassen geht man zwar davon aus, dass sie mit der vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit befahren werden. Aber hier wird man sowieso nicht durchgängig mit Tempo 50 fahren können. Einerseits gibt es die Knoten, andererseits wechselt auf dieser Strecke das Tram aus der Seitenlage in die Mittellage, und es gibt eine Tramhaltestelle.

Bitte folgen Sie dem Mehrheitsantrag der Kommission und lehnen Sie den Minderheitsantrag ab.

Silvia Rigoni (Grüne, Zürich): Mit der Abklassierung der Rosengartenstrasse zur Gemeindestrasse gibt es wenigstens einen gewissen Mehrwert für das Quartier. Man kann Tempo 30 einführen, damit den Lärm kostengünstig an der Quelle bekämpfen, die Attraktivität des öffentlichen Raums steigern und die Sicherheit der Bevölkerung, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist, erhöhen. Eine ruhige und von Menschen belebte Quartierstrasse am Rosengarten wird mit dieser Vorlage versprochen, aber was steht denn hier im Gesetz? Sie bleiben auf halbem Weg stehen. Nur der obere Teil der Rosengartenstrasse soll zu einer Quartierstrasse werden. Der untere Teil vom Wipkingerplatz zur Nordstrasse wird nicht abklassiert, sondern wird weiterhin viel und schnellen Verkehr schlucken müssen. Es wird weiterhin laut sein und die Aufenthaltsqualität wird schlecht bleiben. Die Chan-

ce, mit einer Temporeduktion der geplagten Bevölkerung etwas Linderung zu verschaffen, wird im unteren Teil der Rosengartenstrasse vertan. Es geht Ihnen also nicht primär um die dringend nötige und wirkungsvolle Lärmbekämpfung im Quartier. Mit Tempo 50 nehmen Sie in Kauf, dass der Lärm bleibt und dass sich die Sicherheit nicht verbessert; und dies mit dem Grund, dass der MIV so flüssig bleiben solle.

Der motorisierte Individualverkehr bleibt also auch mit Tunnel ein Ärgernis und eine Belastung für die Quartierbevölkerung in Wipkingen. Daher beantragen wir, den gesamten Strassenabschnitt zwischen Wipkingerplatz und Bucheggplatz abzuklassieren. So wird Tempo 30 möglich und Ihr Vorhaben einer Stadtreparatur käme etwas weniger kläglich daher. Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): Wie vom Kommissionspräsidenten erklärt, geht ein wichtiger Bezug zum kantonalen Strassennetz mit diesem Minderheitsantrag verloren. Wir vertreten klar, dass die Durchlässigkeit des gesamten Verkehrs nicht verhindert werden soll. Aus diesem Grund lehnen wir diesen Antrag ab.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Der Wipkingerplatz war ursprünglich das Dorfzentrum von Wipkingen. Mit der Verbreiterung der Rosengartenstrasse und dem Bau der Hardbrücke wurden viele der dörflichen Gebäude geschleift. Der Ort sollte aber weiterhin das Zentrum von Wipkingen bleiben. Der enorme Verkehrszuwachs seit Einrichtung der Westtangente vor über 50 Jahren hat diese Zentrumsfunktion zunehmend infrage gestellt. Der nahegelegene Röschibachplatz übernimmt allmählich die Rolle dieses städtischen Quartierzentrums, obwohl die Stadt Zürich diese eindeutig dem Wipkingerplatz zuschreibt. Heute ist der Wipkingerplatz nur noch ein Schatten seiner selbst. Vergleicht man die historischen Bilder aus dem Bauarchiv, dann kommen einem wirklich die Tränen. Ich erinnere Sie daran, weshalb dieser Rat heute diese Milliardeninvestitionen beschliesst, zur Stadtreparatur – Frau Rigoni hat es nochmals gesagt –, für ein Vergehen, das man dem Quartier Wipkingen vor über 50 Jahren angetan hat. Diese Wunde soll nun endlich vernarben. Man hat der Bevölkerung in blumigen Worten dargestellt, wie schön es dereinst auf der Rosengartenstrasse wieder werden würde. Doch so richtig mag ich nicht an diese vollmundigen und blumigen Versprechen glauben – auch die hübschen Illustrationen, ich weiss nicht –, sind doch weder die Regierung noch dieser Rat bereit, ihr Versprechen einzulösen und die Strasse vom Wipkin-

gerplatz bis zur Nordbrücke abzuklassieren und der Kommune zur Selbstverwaltung zu übergeben. Sie möchten um jeden Preis die Hoheit über ihre Strassen behalten, ist doch so, nicht wahr? Sind Sie nicht bereit, der Wipkinger Bevölkerung die sehnlichst erwartete Verkehrsberuhigung zu gönnen? Dies ist nicht zynisch, sondern aus meiner Sicht wirklich sehr traurig. Danke.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Esther Guyer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 71 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 3. Anwendbares Verfahren und Zuständigkeiten

Abs. 1–4

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Abs. 5

Minderheitsantrag von Andrew Katumba, Theres Agosti, Jonas Erni, Esther Guyer (in Vertretung von Martin Neukom):

⁵ Der motorisierte Individualverkehr im Rosengartentunnel und in der Rosengartenstrasse (Abschnitt Nordstrasse bis Bucheggplatz) soll höchstens 56'000 Fahrzeuge pro Tag betragen. Wird dieser Wert überschritten, arbeiten Stadt und Kanton gemeinsam Massnahmen aus, damit er eingehalten werden kann.

Erich Bollinger (SVP, Rafz), Präsident der KPB: Hier sind wir bei Paragraf 3 Abs. 5, der ist neu: Die Minderheit will die Höchstmenge von 56'000 Fahrzeugen pro Tag im Gesetz festgehalten wissen. Ebenso soll festgehalten werden, dass bei Überschreitung der Anzahl Fahrzeuge von Kanton und Stadt gemeinsam Massnahmen zur Einhaltung der Höchstmenge auszuarbeiten sind.

Die Mehrheit erachtet diese Festschreibung im Gesetz als überflüssig, da die machbare Durchfahrtskapazität sowieso nicht höher ist. Bitte folgen Sie dem Mehrheitsantrag der Kommission und lehnen Sie den Minderheitsantrag ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Danke, dass Sie gerade im Absatz 4 das Monitoringkonzept beschlossen haben. Das ist ein wichtiges Konzept, damit dieses ganze Rosengartenprojekt irgendwie quartierverträglich

werden kann. Aber eine Verabredung zwischen der Stadt und dem Kanton ist schön und gut, doch es ist das Gesetz, das gilt. Darum fordern wir zwingend, dass im Gesetz diese 56'000 Fahrten drin stehen. Denn, Herr Bollinger und auch andere auf Ihrer Seite, das Potenzial für zusätzliche Kapazität ist vorhanden, wir haben das schon mehrfach dargelegt von der links-grünen Seite. Bitte vertrauen Sie nicht einfach darauf, dass das passiert. Und das Vertrauen ist der zweite Teil dieses Anliegens: Wir fordern, dass auch Massnahmen ergriffen werden können. Wenn Sie ein nettes Monitoringkonzept haben, aber heute explizit sagen, dass Sie keine Massnahmen wünschen, dann werden auch keine Massnahmen gemacht werden und die Stadt – auch Herr Wolff (*Richard Wolff, Vorsteher des Stadtzürcher Tiefbau- und Entsorgungsdepartements*) – kann dann keine Massnahmen treffen. Darum bitte ich Sie dringend: Unterstützen Sie diesen Antrag. Unterstützen Sie, dass man dann mögliche Massnahmen wird machen können, wenn denn das Monitoringkonzept zeigt, dass die 56'000 Fahrten überschritten sind.

Die Weststrasse ist ein Erfolg. Wir haben im Rahmen der Südumfahrung von Zürich diese Weststrasse abklassiert und wirklich eine schöne neue Quartierstrasse gemacht, okay, eine gentrifizierte, aber für die Bevölkerung eine schöne Quartierstrasse. Diese Möglichkeit wollen wir auch am Rosengarten haben, dafür brauchen wir aber auch die Möglichkeit, Massnahmen zu treffen. Darum bitte ich Sie, diesen neuen Absatz 5 wirklich zu unterstützen. Herzlichen Dank.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): Im Gegensatz zur Gegenseite vertrauen wir in diesem Punkt der Exekutiven, also der kantonalen wie auch der städtischen Regierung, dass die Durchfahrtskapazität an den jeweiligen projektierten Ein- und Ausfahrten der Tunnels genügend reguliert wird. Zur Veranschaulichung meine kleine Bastelkunst mit zusammengesetzten PET-Flaschen mit Halsstück. Die Kapazität der gesamten Tunnelanlage wird an diesem Modellbau verdeutlicht. An den jeweiligen Ein- und Ausgangsöffnungen, eben den sogenannten Flaschenhälsen, wird die Regulierung wahrgenommen. Einfaches Fazit: Diese Festsetzung ist somit nicht notwendig. Wir lehnen diesen Antrag ab.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Ich mache es kurz und bündig: Wir sind der Meinung, dass eine solche Beschränkung dem technologischen Fortschritt im Bereich der Mobilität nicht gerecht wird. Des-

halb hat eine so starre Begrenzung im Gesetz nichts zu suchen. Wir werden deshalb diesen Minderheitsantrag ablehnen.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Die Alternative Liste wird den Minderheitsantrag unterstützen. Hätte man eine Plafonierung des MIV ins Gesetz geschrieben, hätte man bei einem Teil der Bevölkerung sicher mehr Goodwill für das Tunnel-Projekt geschaffen. Es ist naiv zu glauben, dass allein die netten Beteuerungen des Regierungsrates überzeugen und dann auch noch in 15 Jahren ihre Gültigkeit haben. In 15 Jahren ist viel Wasser die Limmat hinuntergeflossen, dann sind längst andere Vertreterinnen und Vertreter an den Hebeln der Macht. Die Alternative Liste wird den Minderheitsantrag unterstützen.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Selbst wenn die Kapazitäten der einzelnen Abschnitte mehr als 56'000 Fahrzeuge zulassen würde, könnte nicht mehr Verkehr durchfliessen, da nicht mehr Fahrzeuge über die Knoten verkehren können. Dies ist unabhängig vom eigentlichen Tunnel-Projekt. Wir stehen zu den in der Vorlage gemachten Angaben der geplanten Kapazität von 56'000 Fahrzeugen. Eine fixe Zahl ins Gesetz zu schreiben ist aber grundsätzlich nicht angezeigt. Wir werden diesen Minderheitsantrag ebenfalls ablehnen.

Martin Neukom (Grüne, Winterthur): Jetzt sagen Sie uns die ganze Zeit, es sei gar kein Kapazitätsausbau, Sie wollten wirklich nicht mehr Verkehr, Sie wollten nur diesen Tunnel, Sie haben es immer und immer wieder wiederholt. Ich frage mich schon grundsätzlich einmal, wieso Sie eigentlich das Tunnel befürworten, wenn Sie denken, dass es kein Kapazitätsausbau wäre. Und Sie haben uns ja versprochen, es werde keinen Mehrverkehr geben. Nur liegt es gar nicht in Ihrer Hand, ob es Mehrverkehr gibt oder nicht, das ist ja letztendlich eine Frage der Anzahl, wie viele Leute nachher fahren. Das kann man nicht kontrollieren. Was der Antrag nun will, ist, dass man wenigstens ins Gesetz schreibt und sagt, was das Ziel wäre und dass man, wenn das nicht möglich ist, wenn das nicht erreicht wird, wenn mehr als 56'000 Fahrzeuge pro Tag dort durchfahren, zumindest irgendwelche Massnahmen trifft. Der Antrag hat natürlich den gleichen Fehler wie der ZFI (*Zürcher Fluglärmindex*): Beim ZFI sagt man ja auch, wenn er überschritten sei, müssten irgendwelche Massnahmen getroffen werden, und es werden trotzdem keine Massnahmen getroffen. Aber immerhin, es geht in diese Richtung, dass man sagt, man muss dann we-

nigstens darüber sprechen. Es wäre gedacht als eine flankierende Massnahme. Denn es braucht grundsätzlich flankierende Massnahmen, weil sonst der Verkehr steigt.

Und was Christian Müller vorher gesagt hat, stimmt jetzt halt einfach nicht. Es ist nicht so, dass diese ganze Kapazität derart ausgelastet ist in der ganzen Stadt, dass nur 56'000 Fahrzeuge hindurch passen und kein einziges mehr. Sie wissen, vor der Westumfahrung war auf der Rosengartenstrasse auch schon mal ein Verkehr von 70'000 Fahrzeugen. Also irgendwie sind diese 70'000 Fahrzeuge pro Tag ja auch dorthin gekommen und wieder weggefahren. Deshalb: Diese flankierenden Massnahmen sind der Versuch, den Verkehr zu beschränken. Die Tatsache, dass Sie dies ablehnen und nicht wollen, zeigt ja eigentlich schon, dass Sie grundsätzlich für mehr Verkehr stehen. Wir stimmen diesem Minderheitsantrag zu.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Ja, tatsächlich, Versprechen sind gut. Der Regierungsrat hat uns schon oft und vieles versprochen; ich erinnere hier an das Kasernenareal, dass man die Polizeiwache dann einmal räumt. Und nur auf mehrmaligen und intensiven Druck hat sich dann die Regierung bereit erklärt, besagtes Gebäude zu leeren. Und dazu gibt es noch ganz viele weitere Beispiele. Wir möchten dieses Versprechen verschriftlichen. Ich habe auch ein gewisses Vertrauen, aber wenn Sie unseren Antrag einmal genau studieren, geht es wirklich um dieses Versprechen im Gesetz, um 56'000 Fahrzeuge, eine Plafonierung. Dann schreiben Sie es doch rein. Schreiben Sie es doch ins Gesetz rein, und wenn diese Zahl überschritten wird, dann hat der Stadtrat von Zürich entsprechend die Möglichkeit, im Sinne seiner Einwohnerinnen und Einwohner bei der Regierung vorstellig zu werden: «Hört zu, wir haben hier ein Problem, lasst uns doch das Problem gemeinsam lösen.» Ich meine, bei der Westumfahrung – Martin Neukom hat es vorhin ausdrücklich erwähnt – haben wir vor genau zehn Jahren für 100 Millionen Franken diese Hardbrücke saniert und für die Zukunft betoniert. Wir haben die flankierenden Massnahmen errichtet, und was passiert seither? Der Verkehr steigt kontinuierlich und wir haben hier praktisch keine Möglichkeit, diesen zu beschränken. Dieser Paragraph hier würde der Regierung und uns und dem Stadtrat die Möglichkeit geben, handlungsfähig zu werden, und ich bitte Sie, in Zeichen der Lebensqualität für Wipkingen diesen Antrag zu unterstützen. Besten Dank.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Ich glaube – an die Gegenseite gerichtet –, Sie machen den gleichen Fehler, der Ihnen schon gestern bei der Volksabstimmung zum Wassergesetz zum Verhängnis geworden ist. Auch dort haben Sie einen unsinnigen Artikel durchgeboxt und gar nicht gemerkt, dass, wenn Sie das nicht getan hätten, sich nichts ändern würde, Sie vielleicht aber eine Abstimmung hätten gewinnen können. Und so ist es auch mit dieser Kapazitätsbeschränkung. Wie ich gehört habe, sagen alle Planerinnen und Planer dasselbe, und das wird auch von höchster Stelle der Stadt Zürich bestätigt, dass ein Mehrverkehr morgens und abends aus objektiven Gründen gar nicht möglich ist. Sie können gar nicht mehr Verkehr durchschleusen, wenn Sie diesen Tunnel bauen, denn man muss auch hinein- und hinausfahren und es gibt Spurerweiterungen, Spurverengungen, mehr Verkehr bringen Sie gar nicht durch. Das ist die Realität. Und hier drin sind sich auch alle einig, dass man nicht mehr als 56'000 Fahrzeuge durch diesen Tunnel lassen will, ausser vielleicht Herr Amrein, aber sonst sind alle der gleichen Meinung hier drin, also 179 Ratsmitglieder. Aber dann gibt es doch gar keinen Grund, so etwas nicht ins Gesetz zu schreiben. Sie könnten einen riesigen Pluspunkt in der Abstimmung machen, wenn Sie das ins Gesetz schreiben, Sie könnten doch den Gegnerinnen und Gegnern ziemlich Wind aus den Segeln nehmen und sagen «Wir glauben an unsere Versprechungen, wir schreiben das sogar ins Gesetz». Das wäre das Einfachste. Aber Sie sind immer noch verblendet von Ihrer Macht! Hören Sie mal auf, kommen Sie in der Realität des politischen Alltags im Kanton Zürich an! Und dann müssen Sie diesem Minderheitsantrag zustimmen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Sehr geehrter Kommissionspräsident, du hast uns vorher vorgelesen, ich zitiere: «Die Mehrheit erachtet diese Festsetzung als überflüssig, da die machbare Durchfahrtskapazität sowieso nicht höher ist.» Das ist richtig und das hat vorher der Vertreter der extremen Linken auch bestätigt, Danke, Markus Bischoff. Aber jetzt schreibt ihr in eurem Antrag der Kommission hinein «Die Stadt Zürich erarbeitet zusammen mit dem Kanton ein umfassendes Monitoringkonzept». Was wollt ihr denn eigentlich? Was ist jetzt das für eine Politik? Es gehen nicht mehr Autos durch, was wollt ihr dann noch ein Monitoringkonzept machen? Das macht doch null Sinn. Das ist doch wieder einfach nur für die Füchse und für die Eta-tisten. Noch etwas mehr Kosten, noch etwas mehr Bürokraten oder Staatsangestellten und für die Füchse. Sowohl, was die Kommission will, als auch, was die Minderheit will, ist für die Füchse. Es gehen nicht mehr Fahrzeuge durch diese Röhre und deshalb macht es keinen

Sinn, hier noch etwas hineinzuschreiben. Schauen Sie für einen fließenden Verkehr, schauen Sie für unsere Wirtschaft, für unser Gewerbe und schauen Sie für unsere Anwohner, damit diese vom Lärm so wenig wie möglich belästigt werden. Tun Sie den Verkehr unter den Boden, das ist richtig, aber bis zum Hardturm runter und nicht noch mit einem unnötigen Monitoringkonzept, wie das die Kommission will.

Martin Neukom (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Vielleicht muss ich mich noch etwas deutlicher ausdrücken: Vor der Westumfahrung hatten wir an der Rosengartenstrasse 73'000 Fahrzeuge pro Tag. Wenn das nicht geht, wie ging das denn damals, Herr Amrein, wenn es anscheinend nicht geht, dass mehr als 56'000 Fahrzeuge zu dieser Strasse zufahren? Wie kam es denn, dass wir 73'000 Fahrzeuge hatten? Zudem ist die technische Kapazität des Tunnels selber natürlich viel grösser, das wurde uns in der Kommission bestätigt. Die technische Kapazität des Tunnels liegt bei 120'000 Fahrzeugen pro Tag. Also hören Sie mir auf mit diesem «Es ist gar kein Mehrverkehr möglich», das glaube ich Ihnen nicht.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Herr Neukom, zu Ihrem Antrag habe ich gar nicht gesprochen. Ich habe gesagt, er sei abzulehnen. Sie wollen eine Abklassierung. Sie wollen möglichst wenig Verkehr, möglichst wenig Verkehr und dafür mehr Schikanen für Gewerbe, für Volkswirtschaft und für unsere Bürger, die arbeiten. Und das wollen wir nicht. Aber die Strasse, wie sie jetzt geplant ist, die lässt nicht mehr Verkehr zu, als jetzt schon durchfahren kann. Und deshalb ist der Antrag der Kommission für die Galerie oder einfach wieder ein billiger Kompromiss, bei dem man dann sehr viel Bürokratie aufbaut – für nichts.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Das Monitoring wurde ja auf Antrag der linken Ratsseite ins Gesetz geschrieben, hat auch die Unterstützung, und meines Wissens gibt es hier keinen Antrag, das Monitoringkonzept wieder zu streichen. Ich persönlich stehe voll und ganz hinter diesem Monitoringkonzept. Ich finde es berechtigt und ich finde es auch wichtig, weil nur so das Projekt, das Gesamtprojekt «Rosengartentram und -tunnel» seine Wirkung voll entfalten kann. Das ist im Interesse der Stadt Zürich und das ist im Interesse des Kantons Zürich. Und es ist bei so grossen Vorhaben auch üblich, wenn man die bundesgerichtliche Rechtsprechung insbesondere zur Westumfahrung anschaut. Ich kann Ihnen deshalb versichern, dass wir dieses Monito-

ringkonzept bereits beim Vorprojekt erarbeiten werden. Dazu gehört auch die schliesslich im Betrieb permanente Wirksamkeit der flankierenden Massnahmen, so haben wir das mit der Stadt auch vereinbart.

Vorliegend geht es darum, ob man eine konkrete Zahl ins Gesetz schreibt. Das ist ja der Antrag, über den wir tatsächlich diskutieren. Und mir ist wichtig zu betonen: Im Antrag der Regierung, den wir gemeinsam mit der Stadt erarbeitet haben, war diese Zahl nicht enthalten. Warum war sie nicht enthalten? Weil sie gesetzestechnisch nicht sinnvoll ist, und es ist auch nicht stufengerecht. Das heisst aber nicht, dass wir die Vereinbarung, die wir mit der Stadt Zürich getroffen haben, deshalb nicht respektieren. Es ist uns wichtig zu betonen, dass in dieser Vereinbarung diese 56'000 Fahrzeuge stehen, und das gilt auch in Zukunft. In diesem Sinne hat hier im Rat niemand etwas durchgeboxt, sondern es entspricht dem Antrag, den wir, Stadt und Kanton, gemeinsam erarbeitet haben. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küssnacht): Ich stelle den Antrag,
in Paragraph 3 Absatz 4 zu streichen, das Monitoring zu streichen.

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Ich werde zuerst den Kommissionsantrag dem Minderheitsantrag gegenüberstellen und anschliessend über den Antrag von Hans-Peter Amrein auf Streichung von Paragraph 3 Absatz 4 abstimmen lassen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Andrew Katumba gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 98 : 57 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Antrag von Hans-Peter Amrein:
§ 3 Abs. 4 streichen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Antrag von Hans-Peter Amrein gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 109 : 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§§ 4 und 5

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 6. *Umnutzung von Strassenflächen*
Abs. 1

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Abs. 2 lit. a

Minderheitsantrag von Andrew Katumba, Theres Agosti, Jonas Erni, Esther Guyer (in Vertretung von Martin Neukom), Thomas Wirth:

Gemäss Antrag des Regierungsrates.

Erich Bollinger (SVP, Rafz), Präsident der KPB: Die Mehrheit hebt litera a auf, das heisst, die Aufteilung des Mehrwerts unter den Kostenträgern entfällt nicht, wenn die Umnutzung der Grundstücke Erfüllung öffentlicher Aufgaben dient. Die Minderheit hält an litera a fest. Die Aufteilung des Mehrwerts soll nach Meinung der Mehrheit auch entfallen, wenn die Stadt Zürich später als 40 Jahre – Antrag Regierung: 20 Jahre – nach Inbetriebnahme des Gesamtvorhabens über die Umnutzung entscheidet.

Die Minderheit möchte am Antrag der Regierung festhalten. Bitte folgen Sie dem Antrag der Kommission und lehnen Sie den Minderheitsantrag ab.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Das ist jetzt wieder mal ein sehr gutes Beispiel, wie in unserer Kommission legiferiert wird. Und es bedarf wirklich auch etwas der öffentlichen Aufmerksamkeit. Ich denke, es ist der Bevölkerung teilweise nicht klar, wie Vorlagen, die wir hier in diesem Rat besprechen, durch die Kommissionen dann entsprechend – ich sage es nochmals – teilweise entrückt oder verzerrt werden. Hier handelt es sich um eine Vereinbarung betreffend die Mehrwertabschöpfung, die der Regierungsrat mit dem Stadtrat gemacht hat. Im regierungsrätlichen Antrag steht: «Eine Aufteilung des Mehrwerts entfällt, wenn b) die Stadt Zürich später als 20 Jahre nach der Inbetriebnahme des Gesamtvorhabens über die Umnutzung entscheidet.» Und dann hat man – ich sage es jetzt mal so – aus einer Laune heraus gesagt «Nein, der Stadt Zürich möchte man dieses Geschenklein nicht machen» und hat den Daumen hochgestreckt: «Nein, statt diesen 20 Jahren schreiben wir jetzt mal 40 Jahre rein, das tut dieser Stadt nicht

weh, und dieses Vorhaben dauert ja so oder so lange.» Diese Laune aus der Kommission unterstützen wir nicht, und ich bitte Sie ernsthaft, die Vereinbarung mit der Stadt hier nicht zu gefährden und den regierungsrätlichen Antrag zu unterstützen. Besten Dank.

Sonja Rueff (FDP, Zürich): Für die Stadt Zürich ist das Projekt ein grosser städtebaulicher Eingriff für das Quartier, aber bietet auch eine städtebauliche Chance. Mit der Umsetzung des Gesamtprojektes werden gewisse Strassenflächen nicht mehr benötigt. Diese können umgenutzt werden. Dies betrifft namentlich die Strassenflächen bei der Rosengartenbrücke sowie im Bereich des Bucheggplatzes. Diese Grundstücke befinden sich im Eigentum der Stadt Zürich. Sie kann entscheiden, wie sie sie künftig nutzen möchte, sei es fürs Wohnen oder fürs Gewerbe. Der daraus entstehende Mehrwert soll mehrheitlich dem Kanton zugutekommen, da er diese Strassen finanziert hat und für den Grossteil der Kosten des Gesamtprojektes aufkommt. Es ist nicht ersichtlich, weshalb der Kanton nicht in jedem Fall am Mehrwert partizipieren soll, deshalb lehnen wir den Minderheitsantrag ab und unterstützen die Streichung von litera a.

In der Kommission hat uns der Stadtrat von Zürich erläutert, wie die städtebauliche Chance gepackt werden kann. Insofern freuen wir uns auch auf die neuen Begegnungszonen und auf die Aufwertung der Plätze. Besten Dank.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Die beiden Mehrheitsanträge der bürgerlichen Ratsmehrheit zeugen von einer unglaublichen Arroganz. Die beiden Anträge sind die sprichwörtliche Materialisierung des Hasses gegen die Stadt Zürich. Wir haben in unserer Fraktion am längsten über diese beiden Mehrheitsanträge gesprochen. Sie sind – darüber sind wir uns in der AL-Fraktion zu 100 Prozent einig – sicher eines der Killerargumente gegen den Tunnel. Eine Zeitspanne von 40 Jahren sind heute fast zwei Generationen. Während fast zwei Generationen soll die Stadt also einen Anteil des möglichen Mehrwerts an den Kanton abliefern, und dies auch bei einer Umnutzung der freiwerdenden Grundstücke für öffentliche Aufgaben, wenn also beim Bucheggplatz ein Schulhaus gebaut würde. Bei diesen Anträgen zeigt sich, dass die bürgerliche Ratsseite die Balance verloren hat, genau wie auch beim Wassergesetz. Nicht nur will sie der Stadt Zürich noch mehr motorisierten Individualverkehr aufzwingen, sondern sie erwartet auch, dass die Stadt Zürich einen Teil der Kosten für den Rosengartentunnel übernimmt.

Die Alternative Liste wird daher den Minderheitsantrag von Andrew Katumba unterstützen.

Martin Neukom (Grüne, Winterthur): Spannend ist in diesem Rahmen ja primär, dass die bürgerliche Mehrheit, sobald die Stadt Zürich bezahlen müsste, plötzlich für einen Mehrwertausgleich stimmt. Da bin ich gespannt, wie Sie sich dann in der Kommission verhalten, wo wir das Mehrwertausgleichsgesetz diskutieren. Danke.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Andrew Katumba gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 69 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 7

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in circa vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über Ziffern römisch II und III der Vorlage.

Teil B der Vorlage, Rahmenkredit für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel werden wir nach der zweiten Lesung beziehungsweise der Schlussabstimmung über Gesetz und Richtplan behandeln.

(Nach Intervention einiger Ratsmitglieder beim Ratspräsidium) Es hat einen Fehler hier *(im Beratungsablauf)*, der nachträglich korrigiert wurde. Wir gehen zu Ziffer römisch III. Dort ist noch der Minderheitsantrag von Esther Guyer pendent.

Minderheitsantrag von Esther Guyer (in Vertretung von Martin Neukom), Andrew Katumba, Theres Agosti, Jonas Erni, Thomas Wirth:

III. Nach Inkrafttreten dieses Gesetzes beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat die Löschung des Eintrages Nr. 5. «Westast Zürich» im kantonalen Richtplan.

Erich Bollinger (SVP, Rafz), Präsident der KPB: Das ist die neue Ziffer III des Dispositivs.

Die Minderheit will in diesem Gesetz festhalten, dass der «Westast Zürich» aus dem kantonalen Richtplan gestrichen wird.

Die Mehrheit unterstützt eine Streichung teilweise, findet aber, das Anliegen habe nun wirklich keinerlei Zusammenhang mit dem Rosengartenprojekt und gehöre nicht in diese Vorlage. Man kann das Problem viel sauberer bei einer der nächsten Richtplanrevisionen beheben, die nun bekanntlich im Jahrestakt erfolgen.

Bitte folgen Sie dem Mehrheitsantrag der Kommission und lehnen Sie den Minderheitsantrag ab.

Martin Neukom (Grüne, Winterthur): Bei diesem Antrag geht es eigentlich um nichts anderes als eine Altlastensanierung aus einer anderen Zeit. Der Eintrag des Westasts stammt noch aus der Autozeit, aus den 70er-Jahren, als man überall Autobahnen bauen wollte, und eigentlich war ja die Rosengartenstrasse, die man in den 70er-Jahren gebaut hat, nur als Notlösung gedacht und als Provisorium für das nie realisierte Ypsilon-Autobahnprojekt. So besteht ein Zusammenhang, deshalb verlangen wir hier, dass man nach der Realisierung des Rosengartentunnels diesen Eintrag auch streicht, denn er ist wirklich ein Überbleibsel. Es ist klar, dass wir nie eine solche Strasse bauen wollen, dann kann man das auch bereinigen, das braucht es nicht mehr im Richtplan. Deshalb stellen wir hier den Antrag, dass man nach dem Inkrafttreten des Gesetzes diesen Richtplan bereinigt. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Politik ist Geben und Nehmen, ein Finden des Kompromisses. Darum geben Sie doch auch einmal etwas auf unsere Ratsseite. Aber nein, die Arroganz der Macht wird sich auch hier durchsetzen und die Mehrheit des Volkes wird am Schluss beweisen, was denn die echte Mehrheit ist, wir haben es gestern wieder gesehen. Auch hier: Es ist ein einseitiges Projekt. Es ist ein reines Projekt aus der Windschutzscheibe. Sie wollen keinen Quadratmeter Strasse, nicht mal das Potenzial eines Quadratmeters Strasse opfern, darum muss dieser Westast unbedingt im Richtplan drin bleiben, obwohl das nun wirklich seit Jahrzehnten politisch gestorben ist. Unterstützen Sie bitte diesen Antrag hier. Machen Sie kurzen Prozess, das Ypsilon ist schon lange tot. Es kann auch im Richtplan sterben. Herzlichen Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Der Minderheitsantrag zur Löschung des Westastes Zürich steht aus Sicht der FDP nicht in direktem Kontext der Rosengartenvorlage und ist daher sachfremd. Denjenigen, welche das nicht nachvollziehen können, empfehle ich, den

Eintrag wirklich nochmals konkret zu konsultieren. Dies führt auch dazu, dass die verschiedenen Interessengruppierungen im Rahmen der Vernehmlassung zu diesem Punkt nicht Stellung nehmen konnten, was der Bedeutung des Eintrags nicht gerecht wird. Wenn die Ansicht besteht, dass dieser Eintrag nicht mehr zeitgemäss ist, dann kann dies mit einem entsprechenden Vorstoss separat beantragt werden. Dabei können auch andere Einträge, die ebenfalls nicht mehr zeitgemäss sind, ebenfalls aus dem Richtplan entfernt werden. Das kann dann im Rahmen einer Teilrevision des Richtplans mit sauberen Vernehmlassungen durchgeführt werden.

Aus diesen Gründen lehnt die FDP den Minderheitsantrag ab.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Wir planen hier nicht nur eine Bereinigung des Richtplans. Wann, wenn nicht hier bei dieser Verkehrsdebatte um den Rosengarten, ist der richtige Zeitpunkt, um diesen alten Eintrag endlich einmal zum Verschwinden zu bringen? Und es ist auch ein bisschen ein Test, um zu wissen, ob Sie sich jetzt hinter diesem Paragraphen verstecken und auf den Sankt-Nimmerleins-Tag warten. Herr Schucan, es gibt bereits seit zehn Jahren mehrere Vorstösse aus diesem Rat, die die Regierung beauftragen, beim Bundesrat, beim ASTRA (*Bundesamt für Strassen*), vorstellig zu werden, um eben diesen Richtplaneintrag zu löschen. Er ist nicht einmal in unserer Kompetenz, er ist in der Kompetenz des Bundes. Und ich weise Sie schon nochmals darauf hin: Sie sagen so ein bisschen lapidar «Ja, das stört ja niemanden». Persönlich stört mich das schon, denn in den letzten zwei Jahren – Sie haben es mitgekriegt – gab es zwei erhebliche Unfälle, einer mit einem Lastwagen mit einem Schwerverletzten, der eben bei diesem sogenannten nicht gebauten Ypsilon in die Sihl hinunterfiel, und erst kürzlich, letztes Jahr, mit einem Fernbus mit mehreren Verletzten und zwei toten Personen. Klar, jetzt hat man endlich ein bisschen reagiert und dort Massnahmen umgesetzt, aber nach wie vor ist das Ypsilon da und das Ypsilon, das nicht gebaut wird, ist gefährlich. Streichen Sie es raus und unterstützen Sie unseren Antrag – möchten Sie nicht noch mehr Verletzte riskieren. Danke.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Gut Ding will Weile haben, das haben wir ja alle bei der heutigen Vorlage gelernt. Seit Jahrzehnten planen wir für die Lösung des Rosengartens. Entsprechend braucht auch die Anpassung des Richtplans seine Zeit. Es macht wenig Sinn, hier und heute einen Schnellschuss zu machen. Es muss sorgfältig abgestimmt werden, bis der Richtplaneintrag auch entsprechend sorgfältig

tig korrigiert werden kann. Wir lehnen deshalb diesen Minderheitsantrag ab.

Regierungsrat Markus Kägi: Gemäss Minderheitsantrag soll das Dispositiv mit einer zusätzlichen Ziffer III ergänzt werden. Ich stelle mich hier hinter die Mehrheit, welche diese Ergänzung ablehnt. Der Stadttunnel und auch der damit verbundene Westast haben materiell kaum etwas mit dem Rosengartentunnel zu tun. Der Stadttunnel ist Teil des Nationalstrassennetzes und würde vor allem den nichtstädtischen Durchgangsverkehr aufnehmen. Der Westast, der vom Antrag betroffen ist, hätte zwar eine gewisse Zubringerfunktion. Diese hat aber funktional nichts mit dem Rosengartentunnel zu tun und würde allein auch keine oberirdische Entlastung der Rosengartenstrasse ermöglichen. Die beiden Vorhaben haben also einen unterschiedlichen Zweck und Nutzen. Abgesehen davon würde es auch wenig Sinn machen, nur den Anschluss ans Sihlquai zu betrachten, das System «Stadttunnel» muss als Ganzes angeschaut werden. Das geschieht derzeit auch. Der Kanton ist dabei, das Thema «Stadttunnel» mit dem Bund zu untersuchen. Eine Vermischung dieser Frage mit dem Projekt Rosengarten würde hier nichts zur Klärung beitragen.

Ich empfehle Ihnen deshalb, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Esther Guyer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 70 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Ich repetiere nun: Wir haben die Vorlage 5326a durchberaten. Sie geht nun an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in circa vier Wochen statt. Dann befinden wir über Ziffer römisch II der Vorlage. Teil B der Vorlage, Rahmenkredit für das Gesamtprojekt, werden wir nach der zweiten Lesung beziehungsweise der Schlussabstimmung von Gesetz und Richtplan behandeln.

Wir kommen nun zur Vorlage 5396a.

Minderheitsantrag von Barbara Schaffner:

Die Vorlage wird mit folgendem Auftrag an den Regierungsrat zurückgewiesen: Anlässlich der nächstmöglichen Teilrevision des kan-

tonalen Richtplans ist Folgendes in den Richtplan aufzunehmen: Statt der Einträge 4.2 Strassenverkehr, 4.2.2 Karteneinträge, Objekt 6 «Rosengartentunnel Zürich» und 4.3 Öffentlicher Verkehr, 4.3.2 Karteneinträge, Objekt 4 «Rosengartentram»: Eintrag 4.3 Öffentlicher Verkehr, 4.3.2 Karteneinträge, Objekt 4: Unterirdische öV-Verbindung zwischen Bhf. Altstetten und Bhf. Oerlikon mit Haltestellen beim Bhf. Hardbrücke, der Universität Irchel und im Verdichtungsgebiet im Bereich Freilager-Kochareal, sowie weiteren Haltestellen bei Bedarf (Abstand > 900 m); kurz- bis mittelfristig (und entsprechender Karteneintrag)

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Rückweisungsantrag zum Richtplaneintrag möchte kein Rosengartentram, sondern eine komplett andere ÖV-Konzeption, nämlich eine unterirdische ÖV-Verbindung zwischen dem Bahnhof Altstetten und dem Bahnhof Oerlikon mit Haltestellen beim Bahnhof Hardbrücke, der Universität Irchel und im Verdichtungsgebiet Freilager-Koch-Areal sowie eventuell weitere Haltestellen, falls notwendig. Konkret geht es also um eine U-Bahn als Transversalverbindung, also einen zusätzlichen Mittelverteiler für Zürich. Die Minderheit ist der Meinung, dass man mit dieser zusätzlichen Transversalverbindung, die den Strassenraum nicht beansprucht, den ÖV in der Stadt Zürich massiv stärken kann; insbesondere, weil mit einem unterirdischen ÖV-Träger eine wesentlich höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht werden kann.

Die KEVU-Mehrheit ist allerdings der Meinung, dass für den ÖV das Tram eine bessere Lösung darstellt. Verschiedene Studien haben gezeigt, dass die heutige Lösung mit S-Bahn plus Tram und Bus als Feinverteiler besser funktioniert als ein System mit einem zusätzlichen Mittelverteiler U-Bahn. Das jetzige System besticht mit einem sehr dichten Haltestellennetz, das oberirdisch sehr gut erreichbar ist. Obwohl eine U-Bahn im Schnitt wahrscheinlich schneller fahren könnte, als dies ein Tram kann, gelangen die Benutzer nicht schneller von Punkt A nach Punkt B gegenüber einem Tram, da der Zugang zu den weniger häufigen unterirdischen Haltestellen wesentlich mehr Zeit in Anspruch nimmt. Weiter gibt es für die U-Bahn wegen dem Grundwasserstrom im betroffenen Bereich erhebliche Realisierungsschwierigkeiten. Und die Kosten wären bei einem U-Bahn-System natürlich erheblich höher, als dies bei einem Tram der Fall wäre.

Deshalb bitte ich Sie im Namen der KEVU-Mehrheit, den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Unsere Verkehrsinfrastruktur stösst an ihre Grenzen, ich glaube, da sind wir uns alle einig. Wo wir uns nicht einig sind, ist beim Lösungsansatz. Wir Grünliberale fordern für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur neue Denkansätze ausserhalb der ausgetrampelten Pfade. Die Geschichte des Waidhaldetunnels respektive Rosengartentunnels ist lang und erfolglos. Nach Jahrzehnten vergeblicher Planung sind wir immer noch daran, ein grossflächiges Problem nur in seinen Auswirkungen auf einen einzigen, zugegebenermassen brennenden Punkt zu betrachten und immer noch mit einem punktuellen Ansatz lösen zu wollen. Die Autos, die heute die Rosengartenstrasse befahren, verschwinden nicht, nur weil sie für ein kurzes Stück im Tunnel versenkt werden. Sie kommen mitten in der Stadt wieder aus der Versenkung und belasten das weitere Strassensystem. Und ebenso wenig verschwinden die Emissionen, wie das der KPB-Präsident in seinem Eintretensvotum behauptet hat. Wenn wir also so viel Geld im wahrsten Sinne des Wortes verlocken, dann sollten wir es wenigstens für eine zukunfts-trächtige Lösung verlocken und nicht für einen punktuellen Flick.

Die Grünliberalen haben die Situation analysiert und folgende Feststellungen gemacht, die Sie wohl mehrheitlich teilen werden. Erstens: Beim öffentlichen Verkehr fehlen Tangentialverbindungen, die den Hauptbahnhof entlasten und insbesondere eine Verbindung zwischen den schnell wachsenden Zentren im Limmattal und Glatttal schaffen. Zweitens: Zeitgewinne bei der Benutzung des ÖV fördern die Bereitschaft zum Umsteigen. Oder anders herum: Wer hört nicht immer die Ausrede «Ich würde ja gerne mit dem ÖV zur Arbeit fahren, aber da bin ich so und so viel länger unterwegs und das kann oder will ich mir nicht leisten»? Drittens: Das Stadtbild leidet unter Tunnelportalen. Und viertens: Der Platz, um oberirdische neue Verkehrsverbindungen zu schaffen, ist begrenzt, um nicht zu sagen inexistent.

Wir folgern daraus, dass vermehrt Verkehrsverbindungen unterirdisch erstellt werden müssen. Gerne würden wir natürlich den Autoverkehr in den Untergrund verbannen, da bin ich grundsätzlich mit Josef Wiederkehr und Daniel Sommer einig. Im Gegensatz zu diesen blende ich aber die negativen Begleiterscheinungen von Autotunnels nicht aus. Leider würden wir mit der notwendigen Feinmaschigkeit der Verteilung von Zu- und Ausfahrten die ganze Stadt mit Tunnelportalen verunstalten, die zudem noch viel zu viel Platz beanspruchen. Der einzige gangbare Weg dazu ist eine unterirdische ÖV-Verbindung.

Mit unserem Rückweisungsantrag schlagen wir deshalb eine Alternative zur punktuellen «Aus-den-Augen-aus-dem-Sinn»-Strategie der Autos vom Rosengarten vor. Und damit widerspreche ich auch Sonja Rueff, die in der letzten Sitzung behauptet hat, die Gegner des Rosengartentunnels hätten keine Lösungen. Ebenso komme ich dem Wunsch von Marcel Lenggenhager nach einer Lösung, die den Blick öffnet, nach. Eine unterirdische ÖV-Verbindung soll in Minutenschnelle den Bahnhof Altstetten mit dem Bahnhof Oerlikon verbinden. Mit einer Haltestelle unterwegs kann der Bahnhof Hardbrücke entlastet werden, ein Wunsch, den auch die Verkehrsdirektorin in ihrem Referat geäussert hat. Zusätzlich könnten die Gebiete Freilager-Koch-Areal und Uni Irchel angeschlossen werden. Beide sind Gebiete von und zu denen in näherer Zukunft die Verkehrsnachfrage noch einmal stark steigen wird. Eine solche Linie wäre auch ideal geeignet, um Pendlern, die aus dem Limmattal nach Oerlikon oder aus dem Unterland nach Altstetten pendeln, eine attraktive ÖV-Alternative zum Privatauto anzubieten.

Mit unserem Minderheitsantrag schlagen wir also mehrere Fliegen mit einem Streich. Wir lösen die sich abzeichnenden Verkehrsengpässe in den erwähnten Wachstumszentren. Wir schaffen Anreize für Pendler zum Umsteigen auf den ÖV und entlasten somit nicht nur den Rosengarten, sondern die gesamte Stadt.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Es war natürlich zu erwarten, dass jetzt mit dem Traktandum 7 der entsprechende Richtplaneintrag zum Geschäft, das wir jetzt in zwei Ratsdebatten ausgiebig diskutiert haben und mit dem wir die Nerven der Ratspräsidentin arg belastet haben, nochmals von vorne beginnen. Und die Gegner dieses Projektes nutzen das jetzt aus und kommen mit ihren vorbereiteten Voten und beginnen nochmals bei Feld eins und stellen den öffentlichen Verkehr als alleinseligmachenden Heilsbringer dar. Es macht einfach keinen Sinn, jetzt diese Debatte nochmals neu aufzunehmen. Und ich sage Ihnen, dieser Richtplaneintrag ist jetzt die logische Konsequenz von unseren vorhergehenden Beratungen. Aber ich sehe schon, was Sie wollen. Sie wollen urban sein. Sie wollen Grossstadtflair haben. Sie wollen einfach nicht wahrhaben, dass eine Stadt, eine lebendige Stadt, eine grosse Stadt, eine pulsierende Stadt immer eine Zentrumsfunktion hat, das beweisen die Städte in Europa und in der Welt, zu einer Stadt gehört auch Verkehr, das ist unvermeidlich. Es wird Verkehr sein, zum Eröffnungszeitpunkt dieses Projektes wird er praktisch emissionsfrei unterwegs sein. Es ist unabhängig vom Mobilitätskonzept, der Verkehr wird immer da sein. Sie können in der Stadt nicht

ein geschlossenes Hipster-Biotop bauen. Der Verkehr gehört dazu. Irgendwie müssen auch Ihre Bio-Rüebli pünktlich in die Stadt kommen, die nachhaltig produzierten FSC-Möbel (*Forest Stewardship Council*) von Schreiner Sommer (*Daniel Sommer*) müssen auch angeliefert werden. Der Verkehr ist ein Teil der Stadt. Wir haben jetzt mit deutlicher Ratsmehrheit in der Debatte dem Rosengartentunnel zugestimmt. Tun Sie es auch bei den Richtplaneinträgen und lehnen Sie die Minderheitsanträge ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der öffentliche Verkehr in Zürich mit S-Bahn, Tram, Bus – ob mit oder ohne Oberleitung – ist ein Riesenerfolg und wir werden dafür weltweit bewundert. Das soll so bleiben, diese Verkehrsträger sind die richtigen. Die U-Bahn ist ein Konzept der 60er-Jahre. Damals ging es darum, den ÖV in den Untergrund zu drängen, um auf der Oberfläche Platz für mehr Strassen zu haben, für mehr Autos. Das ist nicht die Politik der SP. Wir unterstützen sehr unsere S-Bahn und unsere Trams, darum wollen wir das Tram so lassen. Und vor allem: Die S-Bahn übernimmt in Zürich viele Anforderungen an eine U-Bahn in anderen Städten. Darum unterstützen wir sehr stark die Weiterentwicklung der S-Bahn. Der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) ist mit «S-Bahn 2G» dabei, dies zu unterstützen. Danke, Frau Regierungsrätin, dass Sie in Bern so gut lobbyiert haben, dass wir den Stadelhofen (*Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen*) und wahrscheinlich den Brüttenertunnel beide bekommen und somit die S-Bahn wirklich ausbauen und zukunftsfähig halten können. Darum lehnen wir eine U-Bahn ab.

Die Idee des Tages-Anzeigers von vor gut zehn Tagen über die Verlängerung der SZU (*Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn*) finde ich eine wirklich spannende Idee, aber es ist eine Erweiterung der S-Bahn. Es ist kein zusätzliches System, sondern es geht auch wieder um die S-Bahn. Da hoffe ich, dass wir noch mehr über diese Verlängerung hören und dass wir darüber sprechen können.

Ich bleibe bei unserem Kampfgruf: Oben bleiben! Wir wollen, dass der öffentliche Verkehr sichtbar ist, dass man aus dem öffentlichen Verkehr auch etwas sieht, dass die Benutzenden des öffentlichen Verkehrs auch die Schaufenster sehen. Denn dann haben sie die Chance, schnell auszusteigen – und dafür ist das Tram ideal – und dem Gewerbe einen zusätzlichen Umsatz generieren.

Und zu Christian Lucek: Ja, der Verkehr ist unbedingt Teil einer Stadt, das übernimmt die Stadt Zürich seit Jahrzehnten, nein, Jahrhunderten, auch gerne. Aber der Autoverkehr ist ein abnehmender Teil. In

den letzten 20 Jahren hat der Autoverkehr in absoluten Zahlen abgenommen, obwohl wir 40'000 oder 50'000 zusätzliche Personen haben und dementsprechend auch viele zusätzliche Arbeitsplätze. Dennoch nimmt der Autoverkehr ab. Darum sind wir ja gegen dieses Rosengarten-Projekt. Aber wenn dieses Rosengarten-Projekt schon so kommt, dann soll es mit dem Tram kommen. Das Tram ist die richtige Ergänzung und darum lehnen wir diesen Minderheitsantrag auf Änderung des Richtplans der GLP ab.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Der GLP-Antrag auf Rückweisung löst das Verkehrsproblem rund um den Rosengarten nicht und gefährdet zudem leichtfertig einen endlich gefundenen Kompromiss aus ÖV und MIV. Es sollen sowohl die Tramlösung als auch der Autotunnel durch eine U-Bahn-Lösung ersetzt werden. Dies löst aber weder das Problem des motorisierten Privatverkehrs – auch mit zukünftigen Mobilitätsformen –, noch kann es die angeführte Entlastungsfunktion für das Tramnetz, welches auch der Feinerschliessung dient, leisten. Zudem besteht im Richtplan bereits die von der GLP angeführte Tangentiallinie in Form der S-Bahn zwischen Altstetten und Oerlikon mit zusätzlich vorgesehenem Doppelspurausbau.

Diesen Rückweisungsantrag braucht es nicht.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Christian Luceks Äusserungen entnehme ich, dass er nach der Abstimmung dann gerne wieder auf Feld eins starten wird. Denn es ist ja eigentlich klar, dass dieses Rosengartentram kaum mehrheitsfähig sein wird im Kanton. Wir haben also bereits mitgedacht und gedacht: Wir brauchen etwas anderes. Und wenn jetzt hier beispielsweise von Herrn Hoesch behauptet wird, wir bräuchten die S-Bahn 2G und die Verlängerung zum Hochschulgebiet der SZU, da sei die S-Bahn mitgedacht, dann sagt dieser Antrag jetzt überhaupt nichts darüber aus, mit welchem Verkehrsmittel diese Verbindung hergestellt werden soll. Es könnte mit der S-Bahn sein, es könnte mit einem Tram sein, es könnte mit einem komplett anderen System sein, wie es beispielsweise in Paris unterwegs ist. Dieser Antrag lässt dies ganz bewusst offen. Wir haben das auch ganz bewusst offengelassen, denn damit soll es möglich sein, dass es eben auch eine Verbindung von weiter hinten aus dem Limmattal gibt, die hier durchfährt. Dann haben wir das. Aber wenn wir einfach sagen «Wir bauen hier eine Doppelspur aus», dann bringt das diese Lösung auch nicht. Wir haben hier drin bestimmt: Die Stadt Zürich soll um 20 Prozent wachsen, 80'000 Leute mehr in der Stadt Zürich. Kein Mensch kann

mir erklären, wie das zukünftig funktionieren soll, wenn der Platz auf den Strassen gleich bleibt, aber 20 Prozent mehr Bewohner unterwegs sind, plus die Leute, die für die Arbeit ins Zentrum kommen.

Mit diesem Vorschlag schaffen wir eine schnelle Verbindung, eine attraktive Verbindung, animieren die Leute zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Es wird trotzdem natürlich MIV in der Stadt geben, den bringen wir damit auch nicht weg und das ist auch nicht das Ziel dieses Vorschlags. Aber der Vorschlag will, dass diese Leute zukünftig verstärkt dorthin gehen. Und wir bauen aus – ohne Irchel –, wir bauen sehr massiv aus. Keine Ahnung, wie die Studenten dorthin kommen. Wir machen uns viele Gedanken, wie die Studenten ins Hochschulgebiet kommen, dort können sie zu Fuss gehen. Den Irchel bauen wir bezüglich der Nutzung viel massiver aus, aber wie die Leute dann dorthin kommen sollen, wissen wir nicht; vermutlich auch zu Fuss, aber das werden wir dann sehen.

Dann haben wir in der Stadt Zürich das Zollfreilager und das Koch-Areal. Da haben wir einen massiven Ausbau der Bewohner, die jetzt drin sind, die jetzt alle auf den Bus müssen und keine Tramverbindung haben und in der Zukunft auch keine Tramverbindung bekommen sollen. Diesen Leuten, die dort wohnen, bieten wir einen direkten Anschluss, möglicherweise mit der S-Bahn, möglicherweise mit einem anderen Träger, das lässt es offen. Aber wir sollten endlich aufhören, irgendwie zu denken, wir seien immer noch in den 60er-Jahren oder in den 80er-Jahren. Wir möchten das Tram nicht abschaffen, das Tram braucht es als Feinverteiler in der Stadt und das gehört zum Stadtbild. Aber wir brauchen einen leistungsfähigen Mittelverteiler. Und die S-Bahn 2G auf dem bestehenden Schienennetz wird das auch nicht leisten können. Mit dieser Variante haben wir möglicherweise eine S-Bahn – das wäre mein konkreter Vorschlag, aber ich denke, das sollen dann die Fachleute prüfen –, mit zusätzlichen Haltestellen verdichtet, damit dann die S-Bahn in der Stadt auf diesen Linien tatsächlich diese U-Bahn-Funktion wahrnehmen kann, die Herr Hoesch vorgeschlagen hat.

Ich bitte Sie, stimmen Sie für die Zukunft und stimmen Sie diesem Antrag zu. Denn so erhalten wir eine lebensfähige Stadt und eine lebenswerte Stadt – auch in der Zukunft.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Lieber Christian Lucek, ich bin schon dankbar für das Votum, das sagt, ja, Verkehr gehöre zur Stadt. «Verkehr» heisst offenbar für Christian Lucek, dass es motorisierter Individualverkehr ist. Wir Grüne aber fragen, wie viel Verkehr es in

einer Stadt braucht, und wir fragen uns vor allem auch, auf welchem Material dieser Verkehr vorangehen soll, ob es zu Fuss ist, mit dem Velo, mit dem öffentlichen Verkehr oder eben mit dem Auto. Aber diese Frage stellt sich für Sie offenbar weniger.

Zum Antrag der Grünliberalen, der durchaus sympathisch ist in den Grundgedanken, den wir aber trotzdem ablehnen, denn wir Grünen brauchen kein Alibi und wir brauchen keinen Alternativantrag, um Nein zum Richtplaneintrag zum Rosengarten zu sagen. Bei aller Sympathie für politische Kreativität: Der Vorschlag für eine U-Bahn zwischen Altstetten und Oerlikon mit Haltestellen bei der Hardbrücke und auf dem Irchel ist etwas gar «Handgelenkt mal Pi». Die Bahnhöfe Hardbrücke und Oerlikon sind heute bestens verbunden, ebenso die Bahnhöfe Altstetten und Hardbrücke. Und wenn Sie, geschätzte Grünliberale, eine schnellere Verbindung an die Uni Irchel möchten, dann müsste diese Verbindung – ich betone jetzt auch «theoretisch», denn die haben eigentlich schon eine Verbindung –, vom Hauptbahnhof her erfolgen. Denn der Irchel ist bereits sehr gut vom Bahnhof Oerlikon her mit dem Tram und den bestehenden öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Dieser Antrag sieht für uns etwas zu sehr nach einem Feigenblatt aus. Und Feigenblätter haben wir Grünen nicht nötig. Ich danke Ihnen.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Ich kann diesem Antrag der GLP sehr viel Sympathie abgewinnen und werde auch als Einzige in der AL-Fraktion den Antrag unterstützen. Eine schnelle ÖV-Verbindung zwischen Oerlikon und Altstetten ist dringend nötig und wurde eigentlich in den vergangenen Jahren wirklich vernachlässigt. Man hat den ganzen ÖV immer über den Hauptbahnhof geführt und hat die anderen schnellen Verbindungen überhaupt nicht mitbedacht. Ich finde, ein Richtplaneintrag wäre notwendig, um da einmal einen richtigen Planungsschub in Gang zu setzen. Also ich werde als Einzige in der AL-Fraktion den GLP-Antrag unterstützen.

Regierungsrat Markus Kägi: Der Verzicht auf den Entlastungstunnel am Rosengarten hätte zur Folge, dass die Achse Rosengarten–Bucheggstrasse nicht vom MIV entlastet werden kann. Das hohe Verkehrsaufkommen und die Trennwirkung der Strasse würden im heutigen Umfang bestehen bleiben. Die Entlastungswirkung des Rosengartentunnels ist aber auch eine unabdingbare Voraussetzung für das Rosengartentram. Die beiden Richtplaneinträge für den Rosengartentunnel und das Rosengartentram sind aufeinander abgestimmt, sie bilden

ein Gesamtprojekt, das für den motorisierten Individualverkehr, für den öffentlichen Verkehr und für das stark belastete Quartier an der Rosengartenstrasse wesentliche Verbesserungen gegenüber dem heutigen Zustand ermöglichen.

Ich empfehle Ihnen daher, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 140 : 14 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), den Minderheitsantrag von Barbara Schaffner auf Rückweisung der Vorlage 5396 abzulehnen.

Detailberatung

4 Verkehr

4.1 Strassenverkehr

4.2.2 Karteneinträge

1

Minderheitsantrag von Felix Hoesch, Thomas Forrer, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Barbara Schaffner:

Objekt Nr. 6, Rosengartentunnel, Zürich

Objekt Nr. 6, Rosengartentunnel, Zürich, wird nicht in den Richtplan aufgenommen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Die Minderheit will zwar, dass das Rosengartentram in den Richtplan eingetragen wird, wie beantragt, will aber die Streichung des Strassentunnels. Das heisst, der Richtplaneintrag würde der Forderung der städtischen Volksinitiative «Rosengartentram» entsprechen. Diese wurde allerdings bereits von der Stadtzürcher Bevölkerung abgelehnt. Die Minderheit ist der Meinung, dass es bei einer vierspurigen Strasse problemlos möglich sei, zwei Spuren für das Tram zu nutzen und die restlichen zwei für den Strassenverkehr offenzuhalten.

Die KEVU-Mehrheit ist der Meinung, dass man beim Projekt mit Tram und Tunnel für die Strasse bleiben und die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr aufrecht erhalten soll, und bittet Sie entsprechend, den Minderheitsantrag abzulehnen. Herzlichen Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Nach dieser legendären Schlacht um den Rosengarten fasse ich mich jetzt kurz, die Argumente sind gefallen.

Aber ich habe ja gleich beim Eintreten gesagt: Dem Tram werde ich nachtrauern. Das ist der Antrag dieses Satzes: Wir wollen das Tram, darum wollen wir das Tram auch im Richtplan eingetragen haben, aber den Tunnel eben nicht. Das ist genau die Formulierung hier.

Ich nehme auch gleich noch den nächsten Antrag vorweg: Der Antrag zur Abklassierung ist genau das Gleiche, das wir vorher bei der Gesetzesberatung zu Paragraf 2 Absatz 2 besprochen haben. Wir machen das natürlich konsistent, wir machen die gleichen Anträge im Gesetz und dann auch im Richtplan, die dort entsprechend nötig sind. Aber die Diskussion und die Argumente sind gelaufen. Ich danke Ihnen allen für diese intensiven zwei Vormittage und wünsche Ihnen einen schönen Nachmittag.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 54 Stimmen (bei 4 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

2

Minderheitsantrag von Felix Hoesch, Thomas Forrer, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Barbara Schaffner:

Objekt Nr. 6, Rosengartentunnel, Zürich

Anpassung Text unter «Vorhaben»:

Neubau von ...; Abklassierung Rosengarten- und Bucheggstrasse zwischen Wipkingerplatz und Bucheggplatz zur Gemeindestrasse, Begleitmassnahmen ...

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Dieser Minderheitsantrag ist der Schwester-Minderheitsantrag zum Minderheitsantrag zu Paragraf Absatz 2 in der Gesetzesvorlage. In der aktuellen Vorlage wird der Abschnitt zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz zur Gemeindestrasse abklassiert. Der Minderheitsantrag verlangt, dass dieser Bereich bis zum Wipkingerplatz verlängert wird. Die Argumentation dafür und dagegen ist dieselbe, wie wir sie bereits in der Gesetzesvorlage gehört haben, und ich möchte sie hier nicht wiederholen.

Die KEVU-Mehrheit schliesst sich der KPB-Mehrheit an und beantragt, den Minderheitsantrag abzulehnen.

12968

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 61 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.3.2 Karteneinträge

4.9 Grundlagen

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Die Schlussabstimmung zur Richtplanvorlage 5396a erfolgt nach der zweiten Lesung beziehungsweise der Schlussabstimmung zur Gesetzesvorlage 5326a. Danach befinden wir noch über den Rahmenkredit, Teil B der Vorlage 5326a. Somit ist die Vorlage für heute durchberaten und wir haben es geschafft. Herzlichen Dank.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Keine Privatisierung von Wasserversorgungen und Abwasserentsorgungen**
Parlamentarische Initiative *Ruedi Lais (SP, Wallisellen)*
- **Zusammensetzung der Gruppe, die den Sozialhilfegesetzesentwurf vorgelegt hat**
Interpellation *Christian Hurter (SVP, Uetikon a. S.)*
- **Kickbackzahlungen an Ärzte**
Anfrage *Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)*

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Zürich, den 11. Februar 2019

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
4. März 2019.