


154. Sitzung, Donnerstag, 13. März 2014, 14.00 Uhr

 Vorsitz: *Bruno Walliser (SVP, Volketswil)*
Verhandlungsgegenstände
4. Festsetzung des revidierten kantonalen Richtplans

 Antrag des Regierungsrates vom 28. März 2012 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt und der Kommission für Planung und Bau vom 12. November 2013 **4882b**

(gemeinsame Behandlung mit 5010)

Fortsetzung der Beratung vom 11. März 2014 Seite 10682
5. Haltestelle Schloss Laufen: das Kind nicht mit dem Bade ausschütten

 Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2013 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 179/2012 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 12. November 2013 **5010** (Gemeinsame Behandlung mit 4882b)

Fortsetzung der Beratung vom 11. März 2014 Seite 10682
Verschiedenes

 – Neu eingereichte Vorstösse *Seite 10760*
Geschäftsordnung
Ratspräsident Bruno Walliser: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

4. Festsetzung des revidierten kantonalen Richtplans

Antrag des Regierungsrates vom 28. März 2012 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt und der Kommission für Planung und Bau vom 12. November 2013 **4882b** (gemeinsame Behandlung mit 5010)

Fortsetzung der Beratungen vom 11. März 2014

5. Haltestelle Schloss Laufen: das Kind nicht mit dem Bade ausschütten

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2013 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 179/2012 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 12. November 2013 **5010** (gemeinsame Behandlung mit 4882b)

Fortsetzung der Beratung vom 11. März 2014

(Die Anträge zum Richtplantext und die zur Diskussion stehenden Karteneinträge werden auf vier Grossleinwände im Ratssaal projiziert.)

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Lebensraum ist auch Bewegungsraum. Allein die Fahrzeuge der VBZ (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*) werden heute zweimal unsere Erde umrunden nur in einem Tag. Weil dieser Bewegungsraum immer enger wird, sind wir zwangsläufig zu einer Schicksalsgemeinschaft geworden. ÖV (*Öffentlicher Verkehr*) und MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) sind gleich betroffen. Es kommt nach und nach die ernüchternde Erkenntnis, dass unserer immer noch steigenden Mobilität aus verschiedenen Gründen Grenzen gesetzt sind. Wir können gegenwärtig und zukünftig schon gar nicht mehr eine Sonderstellung oder gar einen Freipass für übertriebene individuelle, persönliche Eigeninteressen beanspruchen. Trotz den teilweise weit auseinanderklaffenden, unterschiedlichen Begehren der Verkehrsraumnutzer kommen wir nicht darum herum, uns die Frage zu stellen, was machbar und verkraftbar ist. Was ist notwendig, was erwünscht? Hier sind die Forderungen je nach Standpunkt und Sichtweise sehr unterschiedlich. Das haben schon die

Kommissionsberatungen gezeigt. Sie gehen – je nach Standpunkt – von zurückhaltend, nachhaltig bis unbegrenzt oder vielleicht sogar hemmungslos.

Die EVP-Fraktion macht kein Geheimnis daraus, dass immer wieder hart um einen Konsens in diesen Fragen auch innerhalb der Partei gerungen wird. Sie ist sich einig darin, dass es beide braucht, ÖV und MIV. So könnte man auf der einen Seite diese vielen Kilometer, die die VBZ heute macht, nicht einfach auf den Strassenverkehr umlegen, auf den MIV. Das bräuchte eine zehnspurige Autobahn durch Zürich. Umgekehrt geht es auch nicht. Man kann auch nicht den ganzen MIV auf einen Schlag auf den ÖV verlegen.

Wir sind aber klar der Meinung, dass der ÖV noch mehr den zukünftigen Verkehr übernehmen muss, nicht zuletzt, weil wir nur so die Probleme ganzheitlich lösen können. Das ist auch der Grund, warum ich meinen verunglückten Antrag aufgenommen und ihn nochmals eingebracht habe.

Wir sind für einen guten, gangbaren Weg. In der Verkehrspolitik sind wir bereit und befürworten ein konstruktives Miteinander.

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau): Wo stehen wir? Wo bewegen wir uns beziehungsweise wo fahren wir? Wo fahren wir eben nicht? Wenn wir uns bewegen, wie bewegen wir uns beziehungsweise womit bewegen wir uns? Diese Fragen haben Sie schon im Jahr 2007 bewegt. Der damals verabschiedete Verkehrsrichtplan scheint nun seine Gültigkeit schon nach kurzer Zeit gänzlich verloren zu haben. So erscheint es uns zumindest, wenn wir jetzt innerhalb dieses Themas 114 Anträge zu behandeln haben. Wir sind der Meinung, es hätte gereicht, die notwendigen marginalen Anpassungen der sich aufdrängenden Veränderungen einfließen zu lassen und den Rest so stehen zu lassen, wie es war.

Es ist so. So wenden wir uns halt der eher ideologischen Diskussion Individualverkehr gegen beziehungsweise für den öffentlichen Verkehr zu. Es wird Sie nicht überraschen, dass die BDP-Fraktion weiterhin mehrheitlich mit der bürgerlichen Allianz stimmen wird.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Mit der rasanten Bevölkerungszunahme ist auch das Mobilitätsbedürfnis gewachsen, welches teilweise zu einer Überlastung unserer Verkehrsinfrastruktur führt. Diese Kapazitätsengpässe auf Schiene und Strasse müssen mit einem haus-

hälterischen Umgang mit unserer beschränkten Ressource «Boden» behoben werden. Dass die Hälfte des Verkehrszuwachses durch den öffentlichen Verkehr zu übernehmen ist, erachtet die EDU als sinnvolle Zielvorgabe. Die Forderung von 80 Prozent ist für uns eine Trümerei.

Die EDU wird in diesem Kapitel des Richtplans folgende Kriterien beachten. Wir wollen einen guten Verkehrsfluss. Unser Wirtschaftsplatz und somit auch die Arbeitsplätze sollen künftig nicht im Stau stecken bleiben. Der ÖV darf nicht gegen den MIV ausgespielt werden. Beide müssen das Verkehrsaufkommen bewältigen können. Bestehende Infrastruktur gilt es zu erhalten. Ausbau und oder die Erweiterung bestehender Strassen kommt vor Planung und Neubau von zusätzlichen Strassen. Grundsätzlich soll der Strassenbau bedarfsorientiert stattfinden, das heisst für die Aufführung einer Entlastungs- oder Umfahrungsstrasse im Richtplan müssen die durchschnittlichen Verkehrsbewegungen in Ortschaften ein Quorum der Unverträglichkeit erreichen. Sicherlich benötigt es keinen Eintrag im Richtplan für Entlastungsstrassen unter 10'000 Fahrzeug-Bewegungen pro Tag. Bei fragwürdigen und äusserst umstrittenen Projekten nehmen wir eine eher kritische Haltung ein. Es macht keinen Sinn, dass Objekte, die bereits im Voraus deutlich zum Scheitern verurteilt sind, im Richtplan aufgeführt sind. Hier tun wir gut daran, wenn wir solche Projekte streichen und dem Kanton unnötige Planungskosten ersparen. Notwendigen Lückenschliessungen wird die EDU zustimmen. Diese müssen im Richtplan aufgeführt sein, damit sie realisiert werden können. Womöglich sind Tunnelvarianten vor Fruchtfolgeflächen-Verbrauch zu überprüfen und vorzuziehen. Dem Velo- und Fussverkehr gilt es, bedarfsgerecht Rechnung zu tragen, wobei dies nicht durch zusätzliche Einschränkungen des MIV geschehen darf. Luxusradwege lehnt die EDU kategorisch ab.

Regierungsrat Markus Kägi: Der Bereich Verkehr des kantonalen Richtplans war bereits vor einigen Jahren umfassend überarbeitet worden. Die Teilrevision «Verkehr» wurde am 26. März 2007 vom Kantonsrat festgesetzt und am 14. Mai 2008 vom Bundesrat genehmigt. In Anbetracht der damals geführten umfassenden Diskussionen im Kantonsrat und im Interesse der Planungssicherheit wurde der Bereich Verkehr daher nicht erneut grundlegend überarbeitet, sondern lediglich aktualisiert und punktuell ergänzt. Zu aktualisieren war insbesondere der Realisierungsstand einzelner Vorhaben. Vorhaben, die

inzwischen realisiert werden konnten, erscheinen nun nicht mehr in der Objektliste. Im Kapitel «Strassenverkehr» wurde zudem die Variante «Südostumfahrung Winterthur» zugunsten des Ausbaus der bestehenden A1 aus dem kantonalen Richtplan gestrichen. Die Einträge für den Bau der Glatttal-Autobahn und für die Fertigstellung der Oberland-Autobahn wurden vorerst unverändert beibehalten, da die Arbeiten zur Überprüfung der Linienführung noch nicht abgeschlossen sind. Diese Vorhaben sind daher Gegenstand einer separaten Teilrevision des kantonalen Richtplans. Dasselbe gilt für den Waidhaldetunnel in Zürich, zu dem erst seit kurzem neue Grundlagen vorliegen.

Im Kapitel «Öffentlicher Verkehr» wurde neu der Honerettunnel in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Dieser ersetzt den bisher vorgesehenen Bau einer zusätzlichen Doppelspur im Limmattal. Aufgrund neuer Erkenntnisse konnte auf die Variante Brüttenertunnel zwischen Zürich und Winterthur und die Landsicherung für einen Hirzel-Eisenbahntunnel verzichtet werden.

Im Kapitel «Güterverkehr» wurde der bereits geplante Standort «Wetzikon-Schöneich» bestätigt und «Pfäffikon-Chlausenweid» als möglicher Ersatzstandort festgesetzt. Der geplante Gateway Limmattal ist Gegenstand einer separaten Teilrevision des kantonalen Richtplans.

Das Kapitel 4.7.1, Flughafen Zürich, wurde im Rahmen der Vorlage 4788 behandelt. In Abstimmung mit dieser Vorlage wurden jedoch die Festlegungen für die Parkieranlagen am Flughafen Zürich angepasst. Danach sollen bis zum Jahr 2020 42 Prozent und bis zum Jahre 2030 46 Prozent aller Personenwege im Ziel- und Quellverkehr zum Flughafen und den Nebenanlagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgen.

Der Militärflugplatz Dübendorf wird gemäss dem Stationierungskonzept der Armee von der Luftwaffe nicht mehr wie in der Vergangenheit für Flächenflugzeuge benötigt. Zur Diskussion steht nur noch der Heliport. Gestützt auf die Ergebnisse einer Testplanung hat sich der Regierungsrat klar gegen eine zivilaviatische Nutzung des Flugplatzareals ausgesprochen. Piste und Flugplatzperimeter des Militärflugplatzes Dübendorf sind daher in der Richtplankarte nicht mehr enthalten.

Zusammenfassend bitte ich Sie, insbesondere betreffend Objekte im Strassenverkehr sowie im öffentlichen Verkehr, nur dann Anpassungen vorzunehmen, wenn dies aufgrund neuer Erkenntnisse im Ver-

gleich mit der Richtplanrevision 2007 auch tatsächlich gerechtfertigt erscheint. Ich erachte es ebenfalls als problematisch, wenn zahlreiche, damals vom Kantonsrat gefällte Entscheide einfach wieder umgestossen werden. Der Regierungsrat hat diese Vorgaben grundsätzlich respektiert.

Ratspräsident Bruno Walliser: Mit den Äusserungen von Baudirektor Markus Kägi haben wir die Grundsatzdebatte zum Kapitel 4, Verkehr, abgeschlossen. Wir gehen über zur Detailberatung. Damit Sie nicht nervös werden, führe ich wie angekündigt keine Abstimmung vor 14.30 Uhr durch. Wir fangen jetzt aber mit der Gesamtstrategie an. Hier sind vier Minderheitsanträge gestellt. Antrag 4.2 wurde bereits im Zusammenhang mit dem Antrag 1.3 erledigt. Neu haben wir einen Antrag aus dem Rat von Gerhard Fischer. Dieser Antrag hat die Nummer 4.1a.

4.1 Gesamtstrategie

4.1.1 Ziele

a) Ressourcen schonen

4.1

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

1. Absatz, 3. Satz, Streichung, (Fassung gemäss V 4882)

Andererseits sind ... mit den finanziellen Mitteln und den natürlichen Ressourcen zu schonen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wir möchten hier zur ursprünglichen Fassung des Regierungsrates zurückfinden.

Wie Sie schon in den Kapiteln 1 und 2 festgehalten haben, darf der Flächenbedarf pro Kopf nicht wirklich einen Ausschlag auf den Richtplan haben. Wir sind der Meinung, dass der Energiebedarf pro Kopf nicht wirklich einen Einfluss haben soll oder auch nicht auf den CO₂-Verbrauch. Es ist so, dass wir hier versuchen, eine Trennung zwischen Energieplanung und Verbrauch pro Kopf und dem Richtplan herbeizuführen.

Wir bitten Sie, bleiben Sie bei der ursprünglichen Fassung und streichen Sie diese Zielsetzung aus dem dritten Satz.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Ausrichtung der kantonalen Verkehrspolitik unter anderem an der Energiestrategie ist für die Mehrheit der KEVU folgerichtig. Sie nahm bei ihrer Formulierung eine Formulierung des ARE (*Amt für Raumentwicklung*) auf. Bei der Entscheidung, wo und wie der Verkehr zu organisieren und zu finanzieren ist, sollen auch diese Ziele eine wichtige Rolle spielen. Das Ziel von 2,2 Tonnen CO₂ pro Einwohner und Jahr bis 2050 hat sich auch der Bund gesteckt. Es ist zudem in unserem Energiegesetz Paragraf 1 Buchstabe d verankert und liegt dem Szenario «Fortschritt» der kantonalen Energiestrategie zugrunde, die die Basis für den Energieplanungsbericht 2013 des Regierungsrates bildet. Dieser wiederum ist gegenwärtig in unserer Kommission in Arbeit. Wir werden im Sommer 2014 darüber entscheiden.

Die Minderheit der KEVU will keinen Bezug der Verkehrspolitik zur CO₂-Politik und somit zur Energiepolitik im Richtplan festhalten.

Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen, dem Kommissionsantrag zuzustimmen und den Minderheitsantrag 4.1 abzulehnen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Als ich diesen Antrag sah, war ich etwas enttäuscht, weil ich dachte, dass er eigentlich nicht mehr in unser Jahrhundert gehört. Ich denke, alle hier drin wissen, dass wir ein Problem mit der Klimaerwärmung haben. Es gibt wenigstens in der Schweiz kaum noch Klimaskeptiker. Diejenigen, die es nicht glauben wollen, sollen mal aus unserem schönen Kanton Zürich herausgehen und die wunderschönen Gletscher bewundern, solange man sie noch bewundern kann.

Dass bei der Klimaerwärmung CO₂ eine wichtige Rolle spielt und ein wichtiges Treibhausgas ist und der Verkehr ein wichtiger Verursacher dieses Treibhausgases ist, ist auch nicht wegzudiskutieren. Entsprechend macht es Sinn, wenn man das hier hineinschreibt. Es ist illusorisch zu meinen, man könne diese beiden Sachen trennen. Letztlich hat Verkehr auch etwas mit Energie und vor allem auch mit dem CO₂-Ausstoss zu tun. Wir müssen uns schon bewusst sein, wir können in Sachen Klimagasausstoss wirklich nicht so weitermachen. Vielleicht könnte man so weitermachen, aber ich glaube, wir sollten es nicht wollen.

Bei den Finanzen reden wir immer gerne darüber, was das für die kommenden Generationen bedeutet. Wir sagen: Investieren wir nicht, ist das schlimm für die kommende Generation. Hier drüben wird gesagt: Macht ihr Schulden, ist es schlimm für die kommende Generation. Auch bei meiner ganzen Liebe für die Finanzpolitik muss ich ehrlich sagen, wenn wir das Klimaproblem nicht lösen, können wir diese Diskussionen bleiben lassen, weil da haben die kommenden Generationen sowieso ein wesentlich grösseres Problem.

Wir müssen also etwas machen. Ich denke, es ist wichtig, dass man das in den Richtplan hineinschreibt. Es ist eine gemässigte Forderung mit den 2,2 Tonnen CO₂. Mit dem «soll» ist es auch so schwammig, dass eigentlich jeder hier drin damit leben können sollte. In vielen Gemeinden sind solche Forderungen von den Bürgerlichen akzeptiert. Die 2000-Watt-Gesellschaft würde zum Beispiel eine Tonne CO₂ fordern. Das wäre dann schon eine etwas härtere Forderung. Bis 2050 hat man Zeit.

Es ist selten, dass ich sage, dass meine Dietiker SVP-Kollegen fortschrittlich sind. Aber bei diesem Fall ist es so, dass der Dietiker Infrastrukturvorsteher bei uns einen Gegenvorschlag zu einer Initiative für die 2000-Watt-Gesellschaft, die von der EVP und den Grünen eingereicht wurde, vorgestellt hat. Die hat genau dies gefordert. Ich bitte Sie, seine Worte ernst zu nehmen, als er gesagt hat, das sei ein vernünftiger Gang, das sei umsetzbar. Was sich Gemeinden vornehmen, sollte der Kanton Zürich schon längst tun.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Der Verkehr trägt wesentlich zum CO₂-Ausstoss bei. Ohne Massnahmen beim Verkehr lässt sich das 2,2-Tonnen-Ziel nicht erreichen. Also muss auch die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Zürich auf dieses Ziel ausgerichtet sein. Was ich aber sagen möchte: Das Ziel von 2,2 Tonnen CO₂ im Jahr 2050 ist eigentlich zu tief. Nötig wäre 1 Tonne. Das wäre erst nachhaltig.

Regierungsrat Markus Kägi: Es ist so, dass der Kanton die 2,2 Tonnen im Jahr 2050 anstrebt, und wir auf der Zielgeraden sind. Wie die Entwicklung heute aufzeigt, werden wir das intensiv im Energieplanungsbericht hier drin behandeln können. Unser Energiegesetz ist

aufgebaut auf den 2,2 Tonnen. Es ist dort bereits abgesichert. Ob Sie das hier im Richtplan verankern, muss ich Ihnen überlassen. Gesichert ist es bereits im Energiegesetz. Es bringt an sich nichts.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 85 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.1 abzulehnen.

4.1a

Antrag Gerhard Fischer:

Pt. 4.1.1 b) Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken

2. Satz ändern:

Gemäss Leitlinie 2 ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten (vgl. Pt. 1.2); damit hat der öffentliche Verkehr mindestens ~~die Hälfte~~ 60 % des Verkehrszuwachses...

Pt. 1.2, Ziffer 2

3. Satz ändern:

Der öffentliche Verkehr hat mindestens ~~die Hälfte~~ 60 % des Verkehrszuwachses...

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Diesen Antrag haben wir aus folgenden Gründen gestellt: Aufgrund eines ärgerlichen kleinen Fehlers, nämlich eines Punkts statt eines Kommas, habe ich am Montag den ersten Antrag selber ins Abseits gestellt. Da stehe ich dazu. Das war mein Fehler, weil 80 Prozent ein allzu ehrgeiziges Ziel ist. Jetzt kommt der Hauptgrund. Was wir momentan im Richtplan festschreiben wollen, ist eindeutig überholt. Es sind bereits heute deutlich über 50 Prozent, welche der öffentliche Verkehr am aufkommenden Verkehr übernimmt, weshalb das als zukünftiges Ziel nicht mehr tauglich ist. Deshalb hat die EVP-Fraktion diesen Antrag nochmals gestellt. Es ist ein moderater Antrag, welcher aber doch wieder eine Richtung vorgibt. Ein ganz bisschen Ehrgeiz ist doch drin für eine zukünftige, zielgerichtete Lösung. Das ist durchaus legitim. Wir setzen mit dem Richtplan Ziele fest. Wenn wir statt der überholten 50 Prozent nun 60 Prozent festschreiben, ist das nur logisch. Ich sehe nicht ein, warum man hier dagegen sein kann.

Ich bitte Sie, diesen konsensorientierten Antrag mit zu unterstützen und ihm zu einer Mehrheit zu verhelfen.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Ich bin froh, hat jetzt dieser Antrag Konsistenz. Auch die Semantik stimmt. Ich habe es Ihnen heute Morgen schon gesagt, eigentlich sollten wir nicht Dinge in den Richtplan aufnehmen, die schon sind. Wir sollten wirklich richtplanen. Die neuste Zahl ist übrigens nicht genau erhältlich. Ich denke, es sind so gegen 55 Prozent. Ich habe die Verwaltung gefragt. Steigend. Also 60 Prozent wäre noch ein kleiner Anreiz. Wir wollten ursprünglich 80 Prozent. Es ist mir klar, das hätte ziemlich grosse Änderungen im Verkehrssystem gegeben, wahrscheinlich bis zu Mobility-Pricing. Aber 60 Prozent, wenn wir davon ausgehen, dass wir schon 55 Prozent haben, kann man sagen, wenn es der öffentliche Verkehr ist, der das übernimmt, dann ist das im Prinzip nichts Revolutionäres. Ein bisschen planen tun wir hier. Prophylaktisch kann man sagen, hier geschieht etwas. Es ist nicht sehr progressiv. Hier könnten wir nochmals darüber diskutieren und darüber abstimmen. Dann gibt es vielleicht eine andere Mehrheit.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Antrag Gerhard Fischer 4.1a abzulehnen.

b) Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken

4.2

Minderheitsantrag Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler, Orlando Wyss:

1. Absatz, 2. Satz, Fassung gemäss V 4882

...; damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. In den ...

Ratspräsident Bruno Walliser: Antrag 4.2 wurde bereits im Zusammenhang mit Antrag 1.3 erledigt.

4.3

Minderheitsantrag Roland Munz, Andreas Wolf, Robert Brunner, Marcel Burlet, Ruedi Lais:

1. Absatz, zusätzliche Sätze

... zu fördern. Speziell sollen Velobahnen gefördert werden. Es ist mittelfristig ein zusammenhängendes Netz in den Städten und im Kanton Zürich zu bauen.

Roland Munz (SP, Zürich): In den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal ist auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuweisen. Der Bus- und Veloverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dichter besiedelten Gebieten zu fördern. So weit so unverbindlich, und so weit so unbestritten. Das wollen alle.

Wir mussten jedoch, seitdem die Richtplanvorlage von der Regierung aufgelegt wurde, neue Entwicklungen im Verkehrsverhalten feststellen. Die Räder haben sich weiter gedreht. Wir wollen dem Rechnung tragen, wozu wir Sie alle auch einladen. Seit wenigen Jahren kommen elektrisch-motorisierte Fahrräder in unübersehbar steigender Zahl zum Einsatz ganz besonders im urbanen Gebiet. Das ist grundsätzlich begrüssenswert, nutzen Menschen mit leichten Zweirädern doch aus erwähnten Einzugsgebieten die in der Regel effizientesten Verkehrsmittel. Leider stellt diese Tatsache, die man nicht ignorieren kann oder die man nicht ignorieren sollte, hätte man den Anspruch, umsichtige Raumplanungspolitik zu betreiben, auch neue Herausforderungen. Eine besteht darin, dass das bestehende Radwegnetz in der Regel nicht auf zügige interkommunale Fahrweise ausgelegt ist. Es mag passen für den Radverkehr in Quartieren und Dörfern, etwa um wichtige Schulwege sicherer zu machen, aber es ist oft wenig geeignet für zügigen Transitveloverkehr. Die Folge ist klar, wir kennen sie alle, schnelle Radfahrende mit oder ohne Hilfsmotoren nutzen direkt die Strasse. Das ist aber nur die zweitbeste Idee. Einerseits sind sie dort höherer Gefahr ausgesetzt, andererseits leidet darunter die Kapazität dieser Strasse. Das muss nicht sein. Velobahnen helfen, den Verkehr auf der Strasse zu entflechten. Die effizienteste Idee wäre es, es gäbe gemeindeübergreifende, qualitativ gute Routen für den schnellen Veloverkehr, eben sogenannte Velobahnen. Damit käme der Kanton, der doch allgemein postulierten Förderung des Veloverkehrs wirksam nach. Regierungsrat Markus Kägi hat uns hier im Saal bei anderer Ge-

legenheit bereits kundgetan, dass im Limmattal solche Velobahnen im Agglomerationsprogramm Aufnahme gefunden haben und dass deren Realisierung in Prüfung sei. Die Regierung will diesen Punkt der Veloförderung ernst nehmen. Das ist erfreulich. Es ist als Tatsache bekannt, und es gehört darum logischerweise im Richtplan berücksichtigt, die Entwicklung aufzuzeigen und nicht bloss Rückschau an die Vergangenheit zu halten. Machen Sie nicht das Gleiche wie beim Definieren des längst überholten ÖV-Anteilziels. Verschliessen Sie sich nicht der nachgefragten Entwicklung zum schnellen, auch elektromotorisierten Veloverkehr. Stimmen Sie darum unserem Antrag zu.

Erste Vizepräsidentin Brigitta Johner: Der Präsident hat ein paar Minuten Vaterschaftsurlaub genommen und begrüsst seine Familie auf der Tribüne.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Bei Velobahnen handelt es sich um separate Radwege, wie sie in den Niederlanden und Dänemark Standard sind. Mit der stark zunehmenden Verbreitung von E-Bikes wird das Thema der Ausgestaltung von Radwegen sicher aktueller werden. Wir werden uns deshalb im Unterkapitel 4.4, Fuss- und Veloverkehr, auch noch auf einer unteren Ebene des Richtplans über Velobahnen unterhalten, wo Ihnen die KEVU differenziertere und realistischere Anträge stellt. Die Mehrheit der KEVU hält Velobahnen aus verschiedenen Gründen nicht für würdig, in den obersten Zielen der Verkehrspolitik zu erwähnen. Einerseits ist die mengenmässige Bedeutung des Veloverkehrs über mittlere Distanzen sehr bescheiden. Andererseits stünde ein weiteres Netz von asphaltierten Strassen im Widerspruch zu anderen Zielen des Richtplans und insbesondere zum Ziel des grösstmöglichen Schutzes unseres Kulturlandes. Ausserdem sieht die Mehrheit einen Widerspruch zwischen dem Antrag 4.3 und dem Antrag 4.5, der von der gleichen Minderheit unterstützt wird und verlangt, dass die Strassenflächen im Grundsatz nicht weiter zunehmen sollen.

Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen, den Minderheitsantrag 4.3 abzulehnen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist im vorliegenden Richtplan mehrfach verankert und wird von uns Grünliberalen sehr begrüsst. Die KEVU hat sich in ihren

Beratungen auch mit den neuen Velos, den E-Bikes, befasst und darüber diskutiert, wie solche Velobahnen auszusehen haben. Als begeisterte E-Bike-Fahrerin bin ich selber oft mit Spitzengeschwindigkeiten über 40 Kilometer pro Stunde unterwegs und erlebe hautnah, wo die Ärgernisse und Gefahrenpunkte sind, aber auch, dass es sehr gute Lösungen für die Veloverkehrsführung gibt.

Wir unterstützen also das Anliegen des vorliegenden Minderheitsantrages voll und ganz. Aus unserer Sicht wird diesem Anliegen aber genügend Rechnung getragen durch verschiedene Textänderungen, die die KEVU angebracht hat, und die wir gegen die nachfolgenden Minderheitsanträge in den Kapiteln «Strassenverkehr» sowie «Fuss- und Veloverkehr» bestätigen werden. Damit habe ich auch gleich zu diesen weiteren Minderheitsanträgen gesprochen. Hier aber im Kapitel «Gesamtstrategie» genügt aus unserer Sicht das grundsätzliche Bekenntnis zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Wir wollen die Gesamtstrategie nicht mit zu vielen Details überladen und lehnen deshalb diesen Minderheitsantrag hier ab.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Vorweg möchte ich betonen, dass ich während meiner 13-jährigen Karriere im Dietiker Gemeinderat zahlreiche Vorstösse zur Verbesserung des Radwegnetzes eingereicht habe. Ebenso war es mir auch im Kantonsrat immer ein grosses Anliegen, dass die Kredite für den Ausbau des Radwegnetzes ausgeschöpft werden. Dennoch stehe ich diesem Antrag äusserst kritisch gegenüber. Erstens muss zur Kenntnis genommen werden, dass das Unfallrisiko mit dem Fahrrad im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln massiv höher ist. Zieht man in Betracht, welche immensen Anstrengungen laufend getroffen werden, um das Unfallrisiko auf den Strassen zu senken, so liegt es nahe, dass hier früher oder später auch ein grosser Konflikt gegenüber dem Veloverkehr, insbesondere den E-Bikes entstehen wird. Zweitens sind die vorgeschlagenen Velobahnen sehr flächenintensiv und schaffen dabei nur geringfügige Kapazitäten. Und da staune ich ein wenig, dass von linker Seite dieses sehr schlechte Verhältnis zwischen Flächenverbrauch und Kapazität nicht stärker hinterfragt wird. Aus diesen beiden Gründen macht ein flächendeckendes System an Velobahnen keinen Sinn, sondern es braucht eine fallweise Abwägung, ob Velobahnen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten einen Sinn ergeben oder eben nicht.

Aus diesem Grunde werden wir den Minderheitsantrag ablehnen.

Res Marti (Grüne, Zürich): Dieser Antrag verfolgt eigentlich zwei Anliegen. Zum einen soll mit Velobahnen die Verkehrskapazität für Pendler aus der Agglomeration in die Städte erhöht werden. Das ist ein wertvoller Beitrag zur Entlastung der restlichen Verkehrsinfrastruktur. Sowohl für den ÖV als auch den MIV wird Platz geschaffen. Dass das auch funktioniert, zeigen verschiedene Agglomerationen in ganz Europa. Die Behauptung, dass die Leute nicht umsteigen wollten, ist schon lange widerlegt. In der Agglomeration Amsterdam ist heute ein Veloanteil von 21 Prozent vorhanden. In Kopenhagen sind es sogar 36 Prozent. Auch in Basel liegt dieser bereits bei 16 Prozent. Niemand sagt, dass es im Kanton Zürich natürlich so hoch sein muss, aber schon ein Veloanteil von 10 Prozent würde zum Beispiel für die Agglomeration Zürich bedeuten, dass von den 270'000 Pendlern, die täglich in die Stadt reisen, 27'000 Personen mit dem Velo in die Stadt fahren. Das gäbe einem wirklich Platz im ÖV und das gäbe auch Platz auf den Strassen.

Damit die Leute aber umsteigen, braucht es eine schnelle und vor allem sichere Infrastruktur für das Velo. Damit sind wir beim zweiten Aspekt dieses Antrages. In den Agglomerationen im Kanton Zürich fehlt bis heute ein durchgehendes und sicheres Netz an Velorouten für den Alltagsverkehr. Es gibt zwar einzelne Abschnitte von einer Kreuzung zur nächsten, aber dort, wo es besonders gefährlich wird, dort, wo es eng ist, dort ist die Velospur wieder weg und damit ist auch die Sicherheit weg und die Velofahrer sind weg. Und dann zu sagen, dass es unsicher wäre, mit dem Velo zu fahren und das als Grund anzuführen, warum man keine Infrastruktur bauen soll, ist ja lächerlich. Dies ist genau der Grund, warum es unsicher ist, weil es keine Infrastruktur hat.

Niemand sagt, dass man neue Strassen bauen muss zu diesem Zweck. Es geht hier um die Agglomerationen und um die Stadtzentren. Hier hat es sowieso keine Kulturflächen mehr, und es geht darum, dass man bestehende Strassen zu diesem Zweck umnutzt. Heute zu behaupten, man sehe, dass niemand mit dem Velo pendeln wolle, ist etwa dasselbe, wie wenn ein DDR-Funktionär behauptet, es gäbe keine Nachfrage nach Bananen, denn er habe ja schon seit Jahren keine mehr im Laden gesehen. Wo kein Angebot existiert, gibt es auch keine Nachfrage. Das sollten zumindest die sich liberal nennenden Parteien in diesem Saal wissen. Liebe FDP, liebe GLP, unterstützen Sie diesen Antrag für eine nachhaltige und zukunftssträchtige Verkehrspolitik. Alle anderen dürfen selbstverständlich auch mitmachen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 112 : 57 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.3 abzulehnen.

4.1.2 Karteneinträge

Zu diesem Unterkapitel liegen keine Minderheitsanträge vor.

4.1.3 Massnahmen**a) Kanton****4.4**

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

2. Absatz, 1. Satz, Fassung gemäss V 4882

Der Kanton ..., namentlich für die kantonalen Zentrumsgebiete (vgl. Pt. 2.3.1) und trifft die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan. Er ...

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Im Prinzip oder im Grundsatz haben Sie über diesen Antrag schon unter den kantonalen Zentrumsgebieten – Sie können das vergleichen unter Kapitel 2.3.1 – abgestimmt. Ich bitte Sie um nichts anderes, als der ursprünglichen Fassung des Regierungsrates zuzustimmen. Das wäre etwas sehr Schönes, wenn man das auch einmal machen könnte. Ich möchte auch daran erinnern, dass drei Regierungsräte von Ihrer Seite vertreten sind. Vielleicht müssten Sie diese auch einmal unterstützen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Wir haben jetzt Klarheit, was als Zielsetzung für den Modalsplit kantonsweit gelten soll. Mindestens ebenso wichtig wie ein ambitiöses, aber realistisches kantonales Ziel für den Modalsplit ist nun aber dessen Verbindlichkeit und dessen regionale Differenzierung. Nur wenn das kantonale Ziel sinnvoll auf die Planungsregionen und Gemeinden hinuntergebrochen wird, können die notwendigen regional sehr unterschiedlichen Massnahmen bestimmt werden. So kann es sein, dass für die Stadt Zürich 80 oder gar 100 Prozent realistisch und angemessen sind, während

etwa im Weinland bereits 40 Prozent zu einem unsinnig dichten ÖV-Angebot führen könnten, das selber wiederum die Zersiedelung begünstigt.

Der Regierungsrat hält die regionale Differenzierung unter 4.1.1, Ziele, Buchstabe b sowie unter 4.1.3, Massnahmen Buchstabe a, Kanton, in allgemeiner Form fest. Die KEVU-Mehrheit möchte einen Schritt weitergehen und den Planungsregionen explizit den Auftrag geben, je eigene Modalsplit-Ziele festzulegen. Diese werden sicher auch noch innerhalb der Region verschieden ausfallen müssen und Vorgaben für die Gemeinden oder einzelne Geländekammern darstellen. So ist beispielsweise der Modalsplit in der Agglomeration Uster–Wetzikon sicher anders zu definieren als in der gleichen Region Zürcher Oberland im Einzelhof und Weilergebiet von Bäretswil–Fisenthal.

Die Minderheit der KEVU hält einen ausdrücklichen Auftrag an die Planungsregionen für entbehrlich.

Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen, dem Kommissionsantrag zuzustimmen und den Minderheitsantrag 4.4 abzulehnen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Nur eine kleine Vorbemerkung: Lorenz Habicher, es wäre schön, wenn sich die SVP in den letzten vier Kapiteln so regierungstreu gehalten hätte, dann wären einige Diskussionspunkte nicht nötig gewesen.

Nun zum Punkt 4.1.3: Der Kanton Zürich weist heute ein sehr detailliertes Verkehrsmodell aus. Die Daten, auf die Sie zurückgreifen können, sind sowohl regional wie auch den verschiedenen grösseren Verkehrskorridoren zuzuweisen. Also wir hätten schon heute eine Möglichkeit, regional, aber auch auf den Zentren und in den Korridoren einen Modalsplit zu berechnen. Die Forderung, dass es auch gewisse Auflagen gibt, welche eine Region beim Zuwachs des Verkehrs übernehmen soll, ist nicht nur sinnvoll, sie ist auch zwingend. Wir haben in den Regionen Regio-ROK (*Raumordnungskonzept*). Das wissen Sie auch. Darin besteht das Kapitel Verkehr. Alles, das man machen müsste, ist bei den Gesamtverkehrskonzepten der Regionen, die teilweise schon bestehen, eine Zahl hinzuschreiben.

Es ist also nichts Neues. Es wäre eine Klarifizierung der ganzen Tatsachen. Auch gewisse ehrgeizige Ziele könnte man hinschreiben, die dann situativ für die Region Massnahmen auslösen werden, die sinnvoll sind.

Ich glaube, wir können diesen Antrag ablehnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die meisten Regionen haben diese Zahl bereits. Sie muss in den Agglomerationsprogrammen festgesetzt werden, damit man an «Bundesmanna» herankommt. Die meisten dieser Zahlen bestehen und sind festgesetzt. Ich denke, es ist auch die Aufgabe des Richtplans, hier Transparenz herzustellen.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Nach den Vorvoten kann ich darauf hinweisen, dass die Modalsplitziele für die einzelnen Regionen aus einer gesamtkantonalen Optik festgelegt werden sollen, weil sonst die Regionen die kantonale Richtplanung übersteuern könnten. Das würde die kantonale Planungshoheit untergraben. Das wollen wir nicht.

Wir unterstützen den Minderheitsantrag deshalb nicht.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 61 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.4 abzulehnen.

4.2 Strassenverkehr

4.2.1 Ziele

4.5

Minderheitsantrag Marcel Burlet, Robert Brunner, Andreas Hasler, Ruedi Lais; Roland Munz, Barbara Schaffner, Andreas Wolf:

1. Absatz, 3. Satz, Neufassung und ergänzende Sätze

Das Strassennetz ... Verkehrsabwicklung zu erneuern und zu optimieren. Wo trotzdem ausgebaut wird, ist andernorts als Kompensation zurückzubauen. Die Strassenfläche soll im Grundsatz nicht weiter zunehmen. Netzergänzungen ...

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): 41 Fussballfelder sind jetzt verschwunden diese Woche. Ich meine nicht als Fussballfeld, sondern als Kulturland. Wissen Sie das? Seit wir mit der Richtplanung begonnen haben am Montag, ist es so. Ein Quadratmeter pro Sekunde, 15 Fussballfelder durchschnittlich pro Tag. So ist es. Darum müssen wir alle Möglichkeiten ausschöpfen. Auch beim Strassennetz und der Verkehrsabwicklung müssen wir darauf pochen, dass möglichst wenig Fruchtfolgeflächen verschwinden. Der Kanton Zürich liegt in der Ver-

luststatistik relativ weit vorne. Wir sind an vierter Stelle. Baudirektor Markus Kägi wird das nicht freuen. Die schlechtesten Kantone sind natürlich das Wallis mit jährlich 16,1 Prozent und das Tessin mit 10,3 Prozent oder umgekehrt. Wir sind recht gut aufgestellt wegen unserer Bevölkerungsentwicklung. (*Zwischenruf Regierungsrat Markus Kägi: «Und dem Richtplan!»*) Ja, und dem Richtplan natürlich, sagt der Herr Baudirektor. Aber ich nehme das erst zur Kenntnis, wenn wir am Schluss abstimmen, ob wir den Richtplan wirklich so annehmen können. Daher sind wir gut aufgestellt, aber man kann auch noch besser werden. Ein Zürcher verbraucht durchschnittlich 222 Quadratmeter Siedlungsfläche. Daher müssen wir schauen, auch wenn es landesweit der viertiefste Wert ist. Wir sollen aber nicht darauf beharren, dass man nicht noch mehr machen kann.

Neuere Zahlen gibt es leider nicht. Das ist mein Problem. Die Zahlen, die ich Ihnen jetzt genannt habe, sind schon zwei, drei Jahre alt. Es ist überhaupt ein Problem im Richtplan – vielleicht sollten wir das zur Kenntnis nehmen – dass, wenn wir die allerneueste Entwicklung berücksichtigen wollen, wir keine allerneuesten Zahlen haben. Wir wissen auch vom Modalsplit her das nicht genau. Diese Zahlen haben immer einen sogenannten Spatzungsbereich.

Wir wollen an dieser Stelle – es ist relativ optimistisch und stringent – keine zunehmende Strassenfläche. Es heisst abgeschwächt – Sie kennen das, es ist ein kleiner Ausnahmeartikel in geschweifter Klammer –, es soll im Grundsatz nicht weiter zunehmen. Es heisst nicht so, die Strassenfläche soll nicht weiter zunehmen, sondern die Formulierung beruht ein bisschen auf der Bundesgesetzgebung. Ich habe mich da schlau gemacht. Der Grundsatz soll aber sein, dass die Strassenfläche nicht weiter zunimmt. Wenn wir hier schon debattieren, dass die Siedlungsfläche nicht weiter zunimmt, dann gehört auch die Strassenfläche dazu.

Ich fordere Sie auf, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Dieser Richtplan, wie er im Bereich Verkehr hier vor uns liegt, erinnert mich ziemlich stark nicht an eine Velokarte, eher an eine Strassenkarte von Kümmerli & Frey, nur dass es nicht so «kümmerli» ist, was Sie da wollen. Wenn wir jetzt also über den kantonalen Verkehrsrichtplan diskutieren, dann ist dieser Diskurs eigentlich auch als Umwelt-, CO₂- und Klimadebatte zu verstehen. Ihre Strassenkarte kommt einer allgemeinen Mobilmachung gleich.

Sie führen mit Ihrem autogängigen «Urbi et Orbi» geradezu Krieg gegen diesen Planeten, unbesehen von den Kollateralschäden bei Mensch, Natur und Klima. Ich erinnere Sie an die endlosen Regenfälle in Grossbritannien, an die massiven Schneefälle und die Polarkälte in den USA und an die anhaltenden Trockenperioden in den südlichen Kontinenten. Das sind grossräumige Naturkatastrophen. Das ist verantwortungslos. Das ist politischer Autismus. Da vermögen auch die ach so beliebten Sprachregelungen wie die so oft bemühten hehren Begriffe wie Nachhaltigkeit, Zukunftstauglichkeit – fragt sich nur, welche oder wessen Zukunft –, freie Landschaft, Aufwertung von Räumen, umweltfreundliche Transportketten und vieles mehr nicht darüber hinwegzutäuschen, dass es sich um ein banales, bürgerliches «Screenmatching» handelt. Das ist zu offenkundig. Denn diese Strassenkarte und der damit verbundene stetig wachsende Autoverkehr sind umweltfeindlicher, als Sie zugeben wollen. Mit diesen gut gemeinten Leitlinien geben Sie sich besorgter, als Sie in Wirklichkeit sind. Dieser vorgelegte Richtplan vermag unter keinem Titel dem Ziel einer ressourcenschonenden, umwelt- und klimaverträglichen Mobilität gerecht zu werden.

Nun, Verkehr ist ja nicht gottgegeben. Verkehr ist auch nicht nur das Bündeln und Kanalisieren von automobilen Strömen. Verkehr ist immer auch die Folge von raumplanerischen, richtplanerischen, da sind wir gerade, und nutzungsplanerischen Entscheiden – häufig Fehlentscheide; Fehlentscheide wie dieser Verkehrsrichtplan, diese Strassenkarte. Entstanden wo möglich im Strassenworkshop der bürgerlichen Politik, womöglich gecoachd durch die treuen TCS-Lobbyisten, wo aber ganz offenbar die Res Publica mit Standortmarketing, mit Bauwirtschaft und Strassenbaulobbyismus verwechselt wird. Willkommen in der Ludothek, auf der Spielwiese, im Sandkasten, bei der Carrera-Spielautobahn. Harmlos ist das nicht. Ein Blick in die Welt täte Ihnen ab und zu gut, denn Ihre auto- und fluglastige Politik ist nicht gratis. Den Preis, die Klimaerwärmung und ihre Folgen, zahlen vorerst die Ärmsten in dieser Welt. Das ist nicht gerecht. Dieser Verkehrsrichtplan, diese Strassenkarte führen nicht zum nötigen Kurswechsel. Es braucht aber eine Wende in unserem Mobilitätsverhalten. Ich glaube, wenn sich das Klima ändern kann, können Sie das auch. Das mag Ihnen jetzt etwas moralisch erscheinen, aber das passt gut zur Fastenzeit. Vom Stuhle Petri aus kann es nicht schaden. Reduzieren Sie also die Strassenfläche, wo immer Sie können!

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich spreche im Namen der bürgerlichen Allianz zu diesem Minderheitsantrag. Wir lehnen diesen ab.

Es geht um das Strassennetz. Wir sind im Subkapitel «Strassenverkehr» und bei den Zielen davon angekommen. Es geht um das Strassennetz, das logischerweise über die Zeit erneuert, optimiert und schrittweise ergänzt werden soll aufgrund der Entwicklung im Kanton Zürich. Wir können es nicht nachvollziehen, dass man hier praktisch so etwas fordert wie ein Freezing (*Einfrieren*) der Strassenfläche. Wenn schon gebaut wird, soll irgendwo an einer anderen Stelle zurückgebaut werden. Sie fordern von der gegenüberliegende Ratsseite einerseits zusätzliche Busspuren. Sie fordern die Velo-Schnellspuren. Sie fordern andere Strasseneinrichtungen für den öffentlichen Verkehr. Sie vergessen gleichzeitig, dass es noch Siedlungsgebiete gibt, die eingezont, aber noch nicht erschlossen sind. Dafür braucht es auch Strassen. Es braucht Quartierstrassen et cetera.

Diese ganze Forderung geht nicht auf und kommt einer Enteignung derjenigen gleich, die in diesem Kanton noch bauen wollen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Ich spreche gleich zu allen allgemeinen Anträgen im Kapitel «Strassenverkehr», die ich nicht schon in meinem vorherigen Votum zum Veloverkehr abgedeckt habe.

Ganz zentral ist uns dabei das Anliegen des nun vorliegenden Antrags, der im Grundsatz fordert, dass die Strassenfläche nicht weiter zunehmen soll. Wir haben in den letzten Tagen mehrfach um die knappe Ressource «Land» gestritten. Der Verbrauch von Land für Strassen schafft weder Wohnungen noch Arbeitsplätze noch lässt er die Nutzung als Landwirtschaftsfläche oder Erholungsraum zu. Von allen verschiedenen Nutzungsansprüchen an das Land schaffen neue Strassen den geringsten Mehrwert. Nein, eigentlich schaffen Strassen vor allem Minderwerte. Diese Minderwerte müssen mit Gegenmassnahmen wie Lärmschutzmassnahmen bekämpft werden.

Wir stimmen dem Minderheitsantrag 4.5 zu.

Dort, wo Strassen schon vorhanden sind, unterstützen wir eine konsequente Verbesserung der Siedlungsqualität und lehnen die Aufweichungen durch die Minderheitsanträge, die noch folgen werden, klar ab.

Regierungsrat Markus Kägi: Gemäss der regierungsrätlichen Vorlage 4882 ist das Strassennetz «unter dem Gesichtspunkt der Siedlungs- und Landschaftsqualität, der Umweltvorsorge, der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität, der Sicherheit und der reibungslosen Verkehrsabwicklung zu erneuern, zu optimieren und zu ergänzen». Gemäss Minderheitsantrag sollen hier die letzten drei Worte «und zu ergänzen» gestrichen werden. Ausserdem sollen neue Strassenflächen kompensiert werden müssen.

Das geht klar zu weit. Gezielte Ausbauten und Netzergänzungen müssen möglich bleiben. Ein Einfrieren der Strassenfläche ist kein tauglicher Vorschlag. Alex Gantner hat es richtig gesagt, auch Velowege brauchen Boden.

Ich bitte Sie daher, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.5 abzulehnen.

4.6

Minderheitsantrag Roland Munz, Robert Brunner, Marcel Burlet, Andreas Hasler, Ruedi Lais, Barbara Schaffner, Andreas Wolf:

1. Absatz, 4. Satz, Streichung

... zu ergänzen. Der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ...

Roland Munz (SP, Zürich): Manchmal hilft es, nicht bloss einen Antrag zu lesen, sondern sich zu vergegenwärtigen, was darum herum steht. In Absatz 1 der Ziele Strassenverkehr steht unbestritten, dass das Strassennetz unter anderem unter dem Gesichtspunkt der reibungslosen Verkehrsabwicklung zu erneuern, optimieren und ergänzen ist. Wir haben gerade vorhin davon geredet. Was allerdings an welchem Strassenabschnitt Priorität haben muss, lässt sich, wenn man ehrlich ist, unmöglich pauschal sagen. Das geht einfach nicht, auch dann nicht, wenn man es in den Richtplan schreiben würde. Es ist klar, dass es Strassenverkehrsobjekte gibt, wo Massnahmen zur Beseitigung von Stausituationen Priorität haben. Dies ist zum Beispiel beim Objekt 8 der Fall. Aber jedem Menschen, der auch nur den Hauch von Vorstellungskraft hat, muss genauso klar sein, dass es Strassenverkehrsobjekte gibt, bei denen Massnahmen zur Lärmeindämmung Prio-

rität haben, beispielsweise das Objekt 16 oder Strassenverkehrsobjekte zur Entflechtung von Verkehrsströmen, oder Neugestaltungen der Siedlungsentwicklung, oder anderes, das ich Ihnen hoffentlich nicht alles aufzuzählen brauche. Sie wüssten es eigentlich ganz genau sehr gut selber, würden Sie es sich überlegen.

Die unbestrittene Zielfestlegung im ersten Abschnitt ist darum sehr viel besser geeignet, den Gemeinden, den Regionen und dem Kanton den Handlungsspielraum zu belassen, der gebraucht wird, um jedes Objekt mit den ganz eigenen Prioritäten so zu planen, wie es richtig ist. Eine pauschale, behördenverbindliche Prioritätenennung für alle erdenklichen Strassenverkehrsobjekte aller Verkehrsträger ist darum eher schwierig.

Stimmen Sie darum unserem Antrag zu. Geben Sie damit allen Planungsträgern die Freiheit zurück, objektbezogen die jeweils richtigen, die jeweils auf das Objekt passenden Prioritäten zu setzen. Streichen Sie mit uns die absolute Prioritätenfestlegung, welche zwar auf einzelne Objekte zutreffen mag, pauschal aber ganz sicher nur falsch sein kann.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Der im Minderheitsantrag zur Streichung vorgeschlagene Satz ist wichtig für den Richtplan. Durch das anhaltende Bevölkerungswachstum und ein grosses Mobilitätsbedürfnis müssen wir versuchen, unser Verkehrssystem zu optimieren. Die Stausituation im Kanton Zürich ist kritisch und hat gravierende Auswirkungen auf unsere Wirtschaft und unser Wohlbefinden. Es ist wichtig, dass wir solche Nadelöhre frühzeitig beheben und unsere Strassen für die Zukunft rüsten. Einen zentralen Punkt bilden hier die Netzergänzungen. Solche Lücken in unserem Netz zu schliessen, sollte daher von hoher Priorität sein. Dies ist wichtig, um dem Verkehr unnötige Umwegfahrten zu ersparen und gleichzeitig die vom Mehrverkehr betroffenen Gebiete zu entlasten.

Aus diesen Gründen ist es wichtig, dass dieser Satz im Richtplan stehen bleibt. Die bürgerlichen Fraktionen lehnen den Minderheitsantrag ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 97 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.6 abzulehnen.

4.7

Minderheitsantrag Hanspeter Haug, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

1. Absatz, 5. Satz, Streichung (Fassung gemäss V 4882)

... haben Priorität.

Die sichere und umweltverträgliche Nutzung ...

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Für die reibungslose Verkehrsabwicklung braucht es nicht nur Netzergänzungen, sondern auch Ausbauten des Strassennetzes zur Beseitigung von Stausituationen. Dies darf nicht aus dem Richtplan gestrichen werden.

Doch hier sieht man die Taktik der links-grünen Seite, welche jeden Ausbau der Strasseninfrastruktur aus ideologischen Gründen bekämpft.

Stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu.

Res Marti (Grüne, Zürich): Keine Investition im Strassenverkehr zur Beseitigung von Engpässen ist so effizient, wie wenn Leute vom Auto aufs Velo umsteigen oder zu Fuss zum ÖV gehen. Dann gibt es Platz auf der Strasse. Ein neuer Velostreifen hat die halbe Breite einer zweiten, dritten, vierten oder fünften Autospur und ist gleichzeitig die zehnfache Verkehrskapazität für den Individualverkehr. Auch Velowege brauchen Platz. Das ist richtig, aber bedeutend weniger Platz als Strassen. Diese Investitionen nicht zu priorisieren, ist eine bürgerliche Verschwendung von Steuergeldern. Wenn man schon immer über die «Milchkuh-Autofahrer» jammert, bringt es wenig, wenn man die Milch einfach auf die Strasse schüttet.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.7 zu unterstützen.

4.8

Minderheitsantrag Hanspeter Haug, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler, Orlando Wyss:

2. Absatz, 5. und 6. Satz, Streichung (Fassung gemäss V 4882)

... öffentlichen Verkehr zu steigern.

Der langfristigen Erhaltung ...

Alex Gantner (FDP, Maur): Das ist ein Minderheitsantrag, den ich im Namen der bürgerlichen Parteien vertrete.

Es geht darum, die beiden letzten Sätze zu streichen und zum Originaltext der regierungsrätlichen Vorlage zurückzukommen. Welches sind die beiden Forderungen? Die erste Forderung besteht darin, dass der öffentliche Verkehr auch die Strassen erobern und den MIV klar verdrängen soll. Das ist eine Strategie, die wir ganz klar ablehnen. Das passt nicht zu unserer Vision, dass es vor allem auf den Strassen ein Miteinander ist bezüglich der Verkehrsträger.

Die zweite Forderung – das haben wir schon vorhin festgestellt – betrifft wieder die Velos. Hier gibt es ein separates Kapitel, wo es viel mehr Sinn macht, diese Anliegen entsprechend zu platzieren.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.8 zuzustimmen.

4.2.2 Karteneinträge

4.9

Minderheitsantrag Hanspeter Haug, Lorenz Habicher, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

1. Absatz, 2. Satz, Fassung gemäss V 4882

Während bei Hochleistungsstrassen ..., sind an Hauptverkehrsstrassen Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität vorzusehen, soweit die Verkehrsbelastung das zulässt.

Hochleistungsstrassen ...

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Die Funktion der Hauptverkehrsstrassen muss unbedingt erhalten bleiben. Darum muss der Satz «soweit die Verkehrsbelastung dies zulässt», wie bei der regierungsrätlichen Fassung vorgesehen, bestehen bleiben.

Stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.9 zuzustimmen.

4.10

Minderheitsantrag Hanspeter Haug, Lorenz Habicher, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

Tabelle Hauptverkehrsstrassen (HVS), 3. Punkt, Fassung gemäss V 4882

Gestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Der Zusatz «und Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr» ist zu streichen, wie bei der regierungsrätlichen Fassung vorgesehen. Dies würde bei den gegebenen Strassenbreiten innerorts zu vermehrten Versuchen führen, Tempo 50 gegen Langsamverkehr, Tempo 20 oder 30, auszutauschen. Dies kann bei Hauptverkehrsstrassen nicht das Ziel sein.

Stimmen Sie deshalb dem Minderheitsantrag zu.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Ich bin ein bisschen düpiert. Ich möchte am liebsten hier drin Fahrräder verteilen, damit einige in diesem Rat wieder einmal die Gelegenheit erhalten, das Velo zu benutzen.

Schauen Sie sich diesen Satz an. Das heisst doch genau das Gleiche wie bei der S-Bahn-Station, dass man einfach darauf schaut, dass die Veloparkplätze, die Velostrukturen und die Verbindungsstrukturen nicht schlechter sind als bei den Autos, wie das oft der Fall ist. Ausser in der Stadt Zürich ist es meistens vorbildlich gelöst. Das zeugt für mich, jetzt sind wir in diesem Verkehrsträgerstreit. Jetzt spielen Sie den öffentlichen und den Fuss- und Veloverkehr gegen den motorisierten Individualverkehr aus. Das stinkt mir gewaltig! Wenn Sie solche Sätze wieder herausnehmen wollen, dann weiss ich nicht, wie wir in diesem Richtplan noch zu einem vernünftigen Ende kommen. Das wirklich ökologischste Verkehrsmittel der ganzen Welt, die eigenen Füsse, wird hier liquidiert. Ich verstehe die Welt nicht mehr!

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 83 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.10 zuzustimmen.

4.11

Minderheitsantrag Roland Munz, Robert Brunner, Marcel Burlet, Ruedi Lais, Andreas Wolf:

Ergänzung Tabelle «Objekte»

Die Tabelle soll mit einer Spalte «Kosten» ergänzt werden.

Roland Munz (SP, Zürich): In Vorbereitung zur Revision des Verkehrsrichtplans vor einigen Jahren wurden wir bedient mit einer Tabelle, worin die ungefähren Kosten für alle Strassenbauobjekte abgebildet sind. Ich habe diese Tabelle hier. Es gibt sie. Selbstverständlich handelt es sich dabei nur um ungefähre Werte, namentlich darum, weil bei einigen Vorhaben noch Jahrzehnte verstreichen dürften, bis sie zur Ausführung gelangen, wodurch sich nur schon aus der Teuerung Anpassungen ergeben. Aber, die Aufstellung der Kostenprognosen ist dennoch ein sehr dienliches Hilfsmittel in der Raumplanung. Während in der Spalte zu den Vorhaben nur äusserst rudimentär auf allfällige Probleme Bezug genommen werden kann, lässt sich aus Finanzbedarfsabschätzungen sehr gut herauslesen, welche Objekte ohne grosse Schwierigkeiten erstellt werden können und wo grössere bautechnische Hindernisse mit Kostenfolgen bewältigt werden müssen. Solche Hinweise sind wichtig für Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden, wenn diese jeweils ihre Priorisierungen vornehmen wollen. Nicht nur bautechnisch vorhersehbare Schwierigkeiten können so abgebildet werden, sondern natürlich auch nur der reine Finanzbedarf. Wenn wir über ein Vorhaben beraten, auch schon im Stadium, wo es darum geht, ob es sich lohnt, diese Vorarbeiten überhaupt anzupacken, sollte die betroffene Ebene schon eine grobe Ahnung haben, in welcher finanzpolitischen Dimension man sich bewegt, wenn man diese Schätzungen schon hat – sowohl absolut wie auch ganz besonders im Verhältnis zu anderen Objekten, wo es um Variantenentscheide geht –, und zwar nicht nur die Baufachleute, sondern gerade auch die Politikerinnen und Politiker oder die Besucherinnen und Besucher an den Gemeindeversammlungen.

Wie eingangs erwähnt sind die Zahlen verfügbar. Sie liessen sich leicht auf den aktuellen Stand bringen. Sie nicht kennen zu wollen, ist schlicht unverständlich. Ich bitte darum dringend um Zustimmung zu unserem Minderheitsantrag.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Paragraf 20 Absatz 2 des Planungs- und Baugesetzes lautet: «Die Richtpläne bestehen in der Regel aus einem Plan und einem Bericht, der Erläuterungen zu den Festlegungen und Angaben über ihre wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen und über ihre Durchführung in technischer, finanzieller und zeitlicher Hinsicht enthält.» Angaben über die finanziellen Auswirkungen der Richtplaneinträge wurden aber bisher noch nie gemacht.

Die Minderheit der KEVU sieht das als Nichterfüllung des erwähnten Paragrafen 20 und will mit dem Minderheitsantrag, dass in der Tabelle mit den Objekten des Strassenverkehrs auch die Kosten ausgewiesen werden.

Die Mehrheit will keine Spalte Kosten einfügen. Einerseits wäre es unlogisch, nur diese eine Tabelle mit Kostenschätzungen zu ergänzen und nicht alle Tabellen des Richtplans. Andererseits würden die Schätzungen ganz unterschiedliche Genauigkeitsgrade aufweisen. Zum Teil stellen die Objekte auch Varianten zueinander dar, oder der zukünftige Kostenverteiler ist noch gar nicht absehbar. Eine Addition der Zahlen ergäbe also eine völlig willkürliche und missverständliche Zahl, die in der politischen Diskussion nur Schaden stiften würde.

Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen deshalb, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Die bürgerlichen Fraktionen werden den Minderheitsantrag ablehnen. Er steht völlig quer in der Landschaft. Der KEVU-Präsident hat es ausgeführt.

Es erstaunt nicht, dass diese Forderung nach den Kosten und deren Auflistung gerade bei den Strassenprojekten und -objekten und sonst nirgends kommt, weder bei den Spitälern noch bei den Bildungsinstitutionen noch beim öffentlichen Verkehr und in allen anderen Bereichen, wo auch mit Massnahmen, die auf kantonaler, regionaler und kommunaler Sicht getroffen werden müssen, immer Kosten generiert werden. Nur hier wird von Ihrer Seite scharf geschossen. Das ist unverständlich, inkonsistent und daher abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 118 : 57 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.1 abzulehnen.

4.12

Minderheitsantrag Robert Brunner, Marcel Burlet, Andreas Hasler, Ruedi Lais, Roland Munz, Barbara Schaffner, Andreas Wolf:

Objekte 1a und 1b, «Stadttunnel Zürich...», «Seetunnel Zürich ...»

Die Objekte 1a, «Stadttunnel Zürich ...», und 1b, «Seetunnel Zürich ...» werden gestrichen.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Stadttunnel 1a– diese Bezeichnung täuscht ein wenig. Wenn wir über den Stadttunnel befinden, sollte Ihnen allen klar sein, dass Sie es sich sparen können, uns diesen Tunnel als Entlastung für die Stadt Zürich zu verkaufen, auch wenn Sie seit Jahren in Ihren Begründungen für den Stadttunnel die schönfärberischen Begriffe bemühen wie Verbesserung der Lebensqualität innerorts oder Minimierung negativer Auswirkungen auf natürliche Ressourcen und so weiter. Wir haben längst erkannt, dieser Stadttunnel – seien Sie doch einmal ehrlich! – ist einzig und allein als Zubringer zur boomenden Zürcher Innenstadt gedacht. Trockenen Fusses von Hergiswil direkt in den Globus und in der Weiterführung auf dem Westast – das ist der Antrag 4.16 – zur boomenden Ausgehmeile nach Zürich-West, vielleicht zum Kaffee in den Prime Tower. Ein Autobahnzubringer, und zwar für die ganze Süd-, Ost- und Nordschweiz, die da fährt von Küssnacht am Rigi über die A4 durch den ach so «gäbigen» Üetlibergtunnel nach Zürich in nur 30 Minuten zur Arbeit, die da fährt von Wil über die A1 zum Shoppen nach Zürich, und die da fährt von Schaffhausen über die A4 im Weinland in den Ausgang nach Zürich. Die Zürcher Innenstadt als dichtestes Autobahnkreuz der Schweiz, quasi als «Härkingen 2». Bravo! Oder sagen wir es deutlich: Der Stadttunnel als Stadtzubringer kombiniert mit dem von Ihnen beantragten Kasernen-Parking mit früher geplanten 3000 Parkplätzen wird mit 2 Milliarden Franken Kosten zur teuersten Parkhauszufahrt der Schweiz. Auch bravo!

Es lebe der Standort Zürich. Aber unsere Stadt Zürich dient nicht nur der anderen Schweiz, quasi wir hier in Zürich als Gebrauchsschweiz dienen Ihnen, der Schönschweiz, als Zu-, Weg-, Hin-, Her- und Durchfahrt, als Shoppyland und Freizeitanlage. Notabene, auch wir

400'000 Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher leben hier und heute. Trotz des derzeitigen wirtschaftlichen Booms, Arealverwertungs-Booms, sind wir nicht bereit, in dieser Stadt nur die zahlreichen Defizite und Lasten, das sind Steuern, die Boden- und Wohnungspreise, Infrastrukturkosten, die fehlenden Umwelt-, Luft-, Lärm- und Wohnqualitäten – sie schaden nämlich der Ruhe und der Gesundheit – für die übrige Schönschweiz zu berappen und zu ertragen.

Wir streichen den unerwünschten Stadttunnel. Gut, ansonsten haben wir noch die Zusicherung des Bundes – so der Vizedirektor des ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) Erwin Wieland am 9. Juni 2009 –, «dass der Stadttunnel, wenn überhaupt aus finanziellen Gründen noch lange nicht gebaut wird.» Das stimmt mich doch ein wenig zuversichtlich.

Zum Seetunnel nachher, ich gönne Ihnen eine Pause.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Ich spreche zu allen Tunnelprojekten in der Stadt Zürich und somit zu den Minderheitsanträgen 4.12 bis 4.15 respektive den Objekten 1a, 1b, 1c und 2 bis 6 sowie zum Minderheitsantrag 4.16, also zum Objekt Nummer 5, Westast Zürich, und zum Minderheitsantrag 4.18, also zur Verlängerung der Birchstrasse in Zürich-Seebach.

Vorweg zu Objekt Nummer 6, Waidhaldetunnel: Die Behandlung dieses Objekts wurde von der Geschäftsleitung sistiert. Der Regierungsrat wird dem Kantonsrat in einer separaten Richtplanvorlage den Eintrag eines Rosengartentunnels als kombinierter Strassen- und Tram-tunnel vorschlagen, wie es Kanton und Stadt am 1. Oktober 2013 gemeinsam vorgeschlagen haben. Der Eintrag Waidhaldetunnel würde dann obsolet.

Die Minderheit der KEVU schlägt Ihnen die Streichung aller Tunnelprojekte des Nationalstrassennetzes in der Stadt Zürich sowie des Westasts der N1 und der verlängerten Birchstrasse vor. Die Förderung des motorisierten Individualverkehrs durch ein Netz von Autobahntunnels widerspricht dem Raumordnungskonzept, den Zielen der Luftreinhaltung und dem Ziel einer Politik der kurzen Wege. Ausserdem ist diese Planung aus finanziellen Gründen nicht realistisch und somit nicht nachhaltig.

Die Mehrheit der KEVU will an den Einträgen, die der Verkehrspolitik der Stadt Zürich entsprechen, festhalten. Der MIV soll auf wenige Achsen konzentriert werden und so rasch als möglich das übergeordnete Strassennetz erreichen.

Mit dem Antrag 4.14 will eine Minderheit einen neuen Seebeckentunnel eintragen. Er soll den Raum Bellevue entlasten und eventuell die Parkhäuser Kongresshaus und Opernhaus erschliessen. Die Mehrheit der KEVU lehnt diesen Eintrag ab. Einerseits widerspricht er dem Ziel, die Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr aus entfernteren Regionen nicht zusätzlich attraktiv zu machen. Andererseits wäre er mit den Anschlüssen ein enormer Eingriff in die gewachsenen Strukturen der Innenstadt. Zudem gilt für ihn der gleiche Vorbehalt bezüglich Bauverhältnissen wie bei der Ersatzvariante 1b, Seetunnel. Der Seegrund ist ein ausgesprochen schwieriger Baugrund.

Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen, die Minderheitsanträge 4.12 bis 4.16 sowie 4.18 abzulehnen und mit unterschiedlichen jeweiligen Mehrheiten dem Regierungsantrag zuzustimmen.

Beni Schwarzenbach (GLP, Zürich): Ich spreche zu den Tunnelvarianten 1a, 1b und 1c respektive zu den Anträgen 4.12 und 4.13. Der Effizienz halber lassen sich die nachfolgenden Ausführungen zu Stadt-, Seebecken- und Seetunnel auch auf die Adlisberg- und Wehrenbach-tobeltunnels sowie den Westast Zürich übertragen, also auf die Anträge 4.14, 4.15 und 4.16. Diese sind mit den ersterwähnten Tunnelprojekten verbunden.

Meine Interessenbindung: Ich bin Stadtzürcher und wohne aus ökologischen Gründen in Fussdistanz zum Rathaus.

Als Stadtzürcher kann ich mir ob dieser Tunnelprojekte der «nach mir die Sintflut-Fraktionen» nur verwundert die Augen reiben. Ob Stadttunnel, Seetunnel oder Seebeckentunnel, die Absicht dahinter ist die bewusste oder grobfahrlässige Erzeugung einer Explosion des motorisierten Privatverkehrs mitten in der Stadt Zürich. Mit den sinnvollen Nord- und Westumfahrungen versucht man, den Verkehr von der Stadt fernzuhalten. Mit den nun zur Debatte stehenden Projekten soll diese Absicht untergraben werden.

Die von den Bürgerlichen betriebenen Autobahnbauten mitten in die mit ÖV bestens erschlossenen Siedlungsgebiete und die seit den Achtzigerjahren betriebene demokratieverachtende Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse sind nicht nur schädlich

für die autogeplagte Gesellschaft, sondern zeugen geradezu von masochistischen Gelüsten. Die Bürgerlichen stehen offenbar gerne hinter Lastwagen in immer länger werdenden Staus, die man nur aus den Betonwüsten der USA und von China kennt. Oder können Sie mir erklären, wie die Stadt diesen Mehrverkehr überhaupt absorbieren soll? Mit einem riesigen Parkhaus unter dem Rathaus etwa?

Passend zu dieser vernunftfreien Verkehrspolitik ist das immer wieder gern gehörte Märchen von der Entlastung der Rosengartenstrasse. Diese wurde schon mit dem Bau der Nordumfahrung versprochen, später mit dem Bau der Westumfahrung. Aktuell hören wir die gleiche Lüge beim Waidhaldentunnel. Auch der Stadttunnel muss als Rosengarten-Feigenblatt erhalten. Ich kann Ihnen die Zukunft vorhersagen. Rückbau und Abklassierung eben dieser Rosengartenstrasse werden dereinst von den Bürgerlichen ungeachtet aller Tunnelbauten wieder erbittert bekämpft werden.

Mit ihrem Festhalten an einer Mobilität aus der Mottenkiste schädigen Sie nicht nur die Gesundheit und die Lebensqualität der Stadtbewohner und untergraben den Klimaschutz, sondern verhindern auch nachhaltig die Entwicklung des Gewerbes. Oder haben Sie immer noch nicht gemerkt, dass die begehrten Ladenlagen in den Fussgängerzonen liegen und nicht an verpesteten Staustrecken? Wenn mit dem See- oder Seebeckentunnel wenigstens gleichzeitig die Quaibrücke oder das General Guisan-Quai für den Privatverkehr gesperrt und wenn die städtischen Ausfahrten dieser Tunnels in Parkhäusern enden würden, die nur noch Zulieferer und Anwohner in Richtung Oberfläche verlassen könnten, dann könnte man wenigstens den Eindruck gewinnen, dass diese Projekte durchdacht und die Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt sein könnten. Doch nicht einmal das ist der Fall. Es geht den Bürgerlichen ausschliesslich um grenzenlosen Kapazitätsausbau. Vernunfts- und Demokratieentscheide, namentlich Städteinitiative und umverkehR werden dem ideologisch verblendeten Kampf gegen die bösen «Ökofutzis» geopfert. Wie sonst kann dieser abstruse Frontalangriff auf die Umwelt- und Lebensqualität der mit einer veritablen Selbstgeisselung einhergeht, erklärt werden?

Wir Grünliberalen lehnen die fehlgeleitete Mittelallokation in einer in jeder Hinsicht untauglichen Mobilitätsform mitten in der Stadt Zürich entschieden ab.

Noch ein Wort an die CVP: Es würde mich ausserordentlich freuen, wenn Sie wenigstens bei den Strassenprojekten das Lotterbett der umweltfeindlichen Bürgerkoalition kurz verlassen und die Umweltziele Ihrer eigenen Bundesrätin respektieren würden.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Namens der bürgerlichen Fraktionen stelle ich Ihnen den Antrag, den Stadttunnel als Stadtzürcher Ostumfahrung in der Fassung, wie er im Richtplan 2007 beschlossen wurde, nicht zu streichen. Das gilt im Sinne einer Gesamtverkehrslösung auch für das Objekt 2, Adlisbergtunnel, und Objekt 3, Wehrenbachtunnel, weshalb ich auch gleich zu den Anträgen 4.14 und 4.15 spreche.

Der Stadttunnel ist eine bald jahrzehntealte Forderung. Sie ist immer noch so aktuell wie vor vielen Jahrzehnten. Warum? Ganz einfach, weil die Stadt Zürich bis heute immer noch nicht über eine geschlossene Umfahrung verfügt und weil das rechte Zürichseeufer immer noch über keine Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz verfügt. Was für den öffentlichen Verkehr gilt und Sie immer wieder propagieren, nämlich dass wir im Kanton Zürich ein sinnvolles und übergeordnetes Verkehrsnetz haben, das gilt bei Ihnen nur für den öffentlichen Verkehr. Beim privaten Verkehr grenzen Sie diese Gedanken kategorisch aus. Dabei müssten auch Sie zwischenzeitlich anerkennen, dass es keinen Sinn macht, den Verkehr in die Dörfer und in die Städte zu zwingen. Der Verkehr, der nicht dorthin will, der muss auch nicht dort hinein. Das heisst aber, dass man eine Umfahrungsmöglichkeit hat.

Genauso, wie Sie jetzt argumentiert haben, haben Sie jahrelang die Westumfahrung Zürich verhindert. Das hat Sie aber nicht davon abgehalten, liebe linke Ratsseite, als allererste die Westumfahrung, als sie eröffnet wurde, mit grossen Festen zu feiern. Sie hätten auch die Möglichkeit, weiter zu feiern. Würden Sie den Stadttunnel zulassen, dann könnten Sie weiter in der Stadt Zürich feiern und müssten es nicht ertragen, dass der Stadttunnel heute noch mitten in der Stadt beim Hotel Marriot endet, schlicht weil es kein gesundes und normales Strassennetz hat.

Wir wollen sicher kein Zeichen nach Bern senden, dass dieser Stadttunnel als Teil der Strategie der Umfahrungsringe, die übrigens auch für die Stadt Winterthur gilt, für den Stand Zürich nicht mehr wichtig sei und dass wir keine Umfahrungsstrategie anstreben. Dieses Signal

wollen wir sicher nicht nach Bern senden, indem wir diese Möglichkeit streichen oder sogar an der Fristigkeit etwas ändern. Wir wollen unverändert an der Priorität, die wir 2007 festgelegt haben, festhalten. Das hat auch mit Planbeständigkeit und Rechtssicherheit zu tun. Sie wissen ganz genau, dass solche Objekte auch mittels Baulinien gesichert werden. Die macht man nicht einfach nach sieben Jahren wieder neu.

Dass wir lügen sollen, finde ich doch schon einen ziemlich heftigen Angriff. Wir lassen uns keine Denkverbote aufzwingen. Wir denken weiterhin. Wir denken für die Zukunft. Wir lassen auch den Zukunftsperspektiven Platz. Wir machen hier Richtplanung, das heisst, wir ermöglichen Optionen und schaffen die notwendigen Freiräume für diese Optionen, damit die Stadt Zürich eine Umfahrung hat und damit auch das rechte Zürichseeufer eines Tages die Möglichkeit hat, angeschlossen zu werden.

Sie können schon mit Projektargumentationen kommen. Darum geht es aber überhaupt nicht. Uns dann zu unterstellen, wir würden lügen, auch in Zusammenhang mit dem Waidhaldetunnel, dann muss ich sagen, haben Sie nicht verstanden, was wir hier seit Tagen und seit Stunden tun, nämlich Richtplanung betreiben.

Bitte lehnen Sie diesen Antrag ab.

Roland Munz (SP, Zürich): Wir sehen das vielleicht ein bisschen anders. Wir sehen zum Beispiel unsere Aufgabe auch nicht primär darin, für Eröffnungspartys zu sorgen. Die SP sagt deshalb Ja zur Streichung von Stadt- und Seetunnel, auch wenn sie dafür auf die Eröffnungspartys verzichten muss.

Nach Eröffnung der Zürcher Westumfahrung führt ein Dreiviertelring um unsere Kantonshauptstadt. Der Transitverkehr ist mit flankierenden Massnahmen auf diesen zu verlagern, was auch zu einem ganz schönen Teil geschehen ist. Natürlich ist es für Menschen etwa in Zürich-Nord nicht nur optimal, wenn sie mit dem Auto nach Leimbach wollen. Durch die Stadt soll man nicht, und via Nord- und Westumfahrung müsste man ein paar Kilometer mehr zurücklegen als via Stadt- und Seetunnel. Ich gehe aber davon aus, dass alle Verkehrsteilnehmenden maximal vernünftige Wesen sind, die nur dann das eigene Auto nutzen, wenn dieses auch das objektiv sinnvollste Verkehrsmittel ist, weil es beispielsweise gilt, etwas Grösseres zu transportieren. Wer bloss so aus Spass am Autofahren Auto fährt – das darf man –,

der dürfte sich aber am etwas weiteren Weg kaum stören. Wer sowieso noch eine Besorgung in der City mit seiner Fahrt kombiniert, wird ohnehin die Hauptstrasse durch die Stadt benützen. Würden nur noch all jene um Zürich den MIV benutzen, die dies aus objektiv vernünftigen Gründen tun, würde die bestehende Infrastruktur ausreichen, jedenfalls die Autobahninfrastruktur. Unbestritten ist, dass dann wohl andere Infrastrukturen möglicherweise ausgebaut werden müssten. Weil aber zu viele Menschen sich aus blosser Bequemlichkeit entschliessen, das nicht optimal vernünftigste Mittel zu wählen, haben wir auf der Strasse Probleme. Zwecks Lösung dieser unvernünftig geschaffenen Probleme sind Stadt- und Seetunnel im Richtplan eingetragen. Das wollen wir so nicht.

Wir sollten uns auch fragen, zu welchem Preis wir Stadt- und Seetunnel bekommen würden. 2005 wurde in der vorhin erwähnten Tabelle ermittelt, die Sie nicht wollen, dass die fraglichen Tunnels bis zu 2500 Millionen Franken kosten. Dazu sagen wir: Nein. Das können und wollen wir uns nicht leisten, und zwar egal, ob die Kosten letztlich vom Bund, Kanton oder sonst wem beglichen werden. Zahlen muss sie in jedem Fall ein Staatswesen, das seine Mittel in jedem Fall besser anderswo einsetzt. Der Preis ist auch raumplanerisch zu hoch. Im Norden der Stadt sollen Stadt- und Seetunnel im Neugut in Dübendorf angeschlossen werden – mitten im Herzen eines neuen Zentrumsgebiets, genau da, wo heute schon oft Verkehrsüberlastung besteht. Rückstau und Verkehrskollaps sind vorprogrammiert. Schleich- und Ausweichverkehr durch die Quartiere ist die logische Folge. Das ist absehbar. Wo soll man auch sonst durchfahren, wenn am Knoten heute schon nichts mehr geht und noch eine Autobahn angeschlossen werden soll? Allein mit dem Knoten «Neugut» schaffen Sie einen weiteren, direkt absehbaren Milliardenanierungsfall mitten in einem Zentrumsgebiet, wie wenn uns die ständig weiter verschobene Einhausung Schwamendingen nicht abschreckendes Sanierungsbeispiel genug sein müsste.

Dazu sagen wir Nein. Das können wir den Anwohnerinnen und Anwohnern nicht antun. Streichen wir diese Undinge Stadt- und Seetunnel.

Gabi Petri (Grüne, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Auch wenn der Seetunnel schon länger ein wenig aus der Mode gekommen ist, werden die Bürgerlichen nicht müde, uns vom Mythos Umfahrungsstras-

sen überzeugen zu wollen. Der Seetunnel als Ersatzvariante für den Stadttunnel – schön! Dabei verkennen Sie Ihr grösstes Problem. Niemand glaubt mehr an eine Entlastungswirkung durch den Strassenbau. Ihre Tunnels, ob Stadttunnel, Seetunnel, Martelli-Tunnel, Seebeckentunnel, Walker-Späh-Tunnel, Wehrenbachtobel-Tunnel, Waidhalde-tunnel, Adlisberg-Tunnel und wie sie alle heissen mögen, da manifestiert sich doch nur das schlechte Gewissen der Verkehrsplaner und der bürgerlichen Politik. Nach 30 Jahren leeren Versprechungen beim Nordring, in Schwamendingen, im Limmattal, vor und nach dem Baregg-Tunnel, an der Rosengartenstrasse und auch in Wollishofen, trotz der Westumfahrung – überall stellen wir nur immer dasselbe Resultat fest: Es gibt Mehrverkehr.

Auch die Südumfahrung in Ihrem Ringsystem – Ihr Seetunnel – entpuppt sich spätestens bei der Situierung der Tunnelportale im teuren und dicht besiedelten Seefeld, im schönen Wollishofen oder in der idyllischen Burgwies als bürgerliche Irrfahrt.

Ich gehe aber getrost davon aus, dass dieser Seetunnel noch nie ganz ernst gemeint war und schon gar nicht als finanzierbar gilt und so als Richtplaneintrag nur pro Memoria für den Erfinder des Seetunnels, für Ihren Strassenbau-Helden, Reto Cavegn, vom TCS (*Touring Club Schweiz*) aufrechterhalten wird. Der Karteneintrag quasi als Gedenktafel für das unermüdliche Wirken im Kanton Zürich, quasi als Stachanow-Orden für freisinnige Verkehrspolitik. Nastrovje.

Regierungsrat Markus Kägi: Die Richtplaneinträge für den Stadttunnel Zürich und die Ersatzvariante Seetunnel basieren auf den von Kanton und Stadt Zürich gemeinsam vorgenommenen Untersuchungen. Der Stadttunnel dient nicht nur zur Umfahrung der Stadt, sondern vor allem auch zur Entlastung der Quartiere von städtischem Ziel- und Quellverkehr.

Der Stadttunnel nimmt den Verkehr ab den bestehenden Autobahnzufahrten auf und ermöglicht den Abbruch der Sihlhochstrasse. Das wurde bereits genannt. Insgesamt kann das städtische Strassennetz wirksam von Verkehr und Lärm entlastet werden. Der Seetunnel wurde als Rückfallposition in den kantonalen Richtplan aufgenommen für den Fall, dass sich der Stadttunnel im Zuge der weiteren Planung als nicht realisierbar erweisen sollte.

Ich empfehle Ihnen daher, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 98 : 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.12 abzulehnen.

4.13

Minderheitsantrag Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

Neues Objekt 1c, «Seebeckentunnel Zürich»

Strassenklassierung: Städtische Hochleistungsstrasse

Vorhaben: Neubau von Tunnel, um den Grossraum Bellevue zu entlasten. Stadtverträgliche Begleitmassnahmen.

Evtl. Parkhaus mit Parkhauseinfahrt beim Kongresshaus, evtl. neue Parkhauseinfahrt zum Opéra-Parkhaus.

Realisierungshorizont: mittelfristig (Realisierung unabhängig von 1a und 1b).

Alex Gantner (FDP, Maur): Wir wissen alle, dass das untere Seebecken und der Verkehr ein tägliches Ärgernis sind. Es ist kein schöner Anblick, obwohl das Bellevue genau das Gegenteil suggerieren würde. Wieso nicht ausholen zu einem Befreiungsschlag, der eigentlich auch in der Stadt Zürich, aber auch bei Leuten, die Zürich regelmässig besuchen, grosse Sympathien weckt? Ein Seebecken-Tunnel für den Transitverkehr, um die Region um das Bellevue zu entlasten, damit die Stadt wirklich an den See grenzt, damit eine neue Flaniermeile und -fläche für Fussgänger und Velofahrer entstehen kann. Zürich würde einen weiteren Akzent erhalten und neben der Limmatstadt auch wirklich eine Seestadt werden. Das wäre ein langfristiger Wurf, eine Vision. Es ist für uns zentral, dass auch Visionen im Richtplan verankert werden können, damit an diesen gearbeitet werden kann, vor allem in der Stadt Zürich, die sich an anderen Orten in den letzten zehn Jahren städtebaulich sehr interessant entwickelt hat und wo auch noch Entwicklungen möglich sind.

Haben wir doch den Mut dazu und nehmen dieses neue Objekt in den Richtplan auf! Die Idee ist bekanntlich nicht von mir. Sie ist bekanntlich auch nicht neu. Sie wurde in den vergangenen Jahren im Gemeinderat Zürich im Zusammenhang mit der Einzelinitiative Bruno Kam-

merer ausgiebig debattiert. Es gab auch entsprechende Anschlussanfragen, die ebenfalls im Zürcher Gemeinderat und auch beim Stadtrat entsprechend angeschaut und debattiert worden sind.

Es geht grundsätzlich darum, den Bereich zwischen «Frascati» und der Rentenanstalt entsprechend zu entlasten. Es soll ein Tunnelprojekt sein. Es wird auch von unserer Seite eingestanden, dass dies sicher ein anforderungsreiches Projekt ist, bautechnisch anspruchsvoll, aber definitiv prüfenswert.

Ich mache Ihnen beliebt, dieses Objekt nun hier aufzunehmen, damit weiter geplant werden kann. Beim Bellevue ist schon einiges realisiert worden. Es hat auch Zeit gebraucht mit dem ganzen Sechseläutenplatz. Wir wissen, dass bei der Tonhalle und beim Kongresshaus ebenfalls Ideen da sind, diesen Bereich neu zu gestalten wie auch den Bürkliplatz. Vergessen Sie nicht, dass früher das Hotel Baur au Lac wirklich an den See begrenzt hat. Heute ist das nicht mehr der Fall. Wir können hier wirklich einen Schritt nach vorne machen und freuen uns sicher, wenn wir gute Ideen und Projektvarianten zur Verfügung haben, um dann die nächsten Schritte im politischen Prozess zu machen.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Es gibt vieles in 100 Jahren Sozialdemokratie, das Sie echt zum Vorbild machen dürfen. Warum Sie, liebe Bürgerliche, aber eine vom Stadtrat und vom Gemeinderat abgelehnte, also erfolglose Einzelinitiative des Alt-alt-alt-Gemeinderates Bruno Kammerer, SP, als Vorlage benützen, ist schon ein wenig armselig. Bei seinem abstrusen Vorschlag, das Bellevue mit einem Tunnel zu unterqueren, hat schon der gute Bruno von Aussersihl wohl übersehen, dass es für seinen Tunnel auch Rampenbauwerke von respektabler Länger bräuchte, wobei 150 Meter der Rampen sicher offen geführt werden müssten, was also an der Rämistrasse, dem Utoquai, am Limmatquai, am Mythenquai bis zur Bahnhofstrasse hin hässlichste, städtebauliche Eingriffe bedeuten würde. Stehen Sie an der Rämistrasse, kommen Sie aus der Kronenhalle, was sehen Sie? Ein Loch!

Das können Sie doch nicht wollen. Da singen Sie von der bürgerlichen Seite doch zu oft das hohe Lied der Zürcher Standortattraktivität. Da führen Sie, meine Herren, doch allzu oft Ihre Gattinnen stolz zum Shoppen über diese attraktiven Quais durch das Bellevue. Nein, das können Sie nicht wollen! Da steht zu viel auf dem Spiel.

Notabene liegt das Gebiet in einer archäologischen Schutzzone. Ich kann Ihnen das gerne ausdeutschen. Das Gebiet rund um das Bellevue ist zum Unesco Weltkulturerbe erhoben worden. In der Mitteilung des Kantons heisst es dazu: «Insbesondere zwischen Bauschanze, Bellevue und dem Seefeldquartier sind zahlreiche Pfahlbaudörfer belegt. In Wollishofen vor dem Kongresshaus und auf einer Untiefe vor der Quaibrücke liegen grosse Fundstellen mit ausserordentlich reichem metallenen Fundmaterial aus der Spätbronzezeit.» Bei dieser Ausgangslage, Unesco Weltkulturerbe, gibt es eigentlich nichts mehr zu interpretieren. Dieses Ansinnen, nur schon dieser Karteneintrag ist kulturlos. Jetzt erwarte ich von unserem Regierungsrat, von dessen Direktion diese Medienmitteilung kommt, dass er ein flammendes Votum auf die Kulturstätte seiner Vorfahren hält.

Catherine Heuberger (SP, Zürich): Gabi Petri hat schon einiges gesagt, ich dopple aber gerne etwas nach. Die Vorstellung eines verkehrsberuhigten Seebeckens, sozusagen also fast schon freie Sicht aufs Mittelmeer, erscheint bestechend, ist aber bei näherem Hinsehen schlichtweg unrealisierbar. Die Kosten von mindestens 700 Millionen Franken – hohe Unterhaltskosten noch nicht einmal eingerechnet – stünden in keinem Verhältnis zum Nutzen, zumal am Uto- und am General Guisan-Quai immer noch circa 50 Prozent des Verkehrs verblieben, auf der Quaibrücke sogar 70 Prozent. Ein solcher Tunnel müsste vierspurig sein, damit der Verkehr fliessen könnte. Die heutigen Kreuzungen beim Bellevue und dem Bürkliplatz müssten unterirdisch als 40 Meter durchmessende Kreisel erstellt werden, weil Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen in Tunnels nicht gesetzeskonform wären. Ein echtes Problem, sogar gemäss den Befürwortern, wären eben die Zufahrtsrampen. Weil Tunnels nicht mehr als 5 Prozent Neigung aufweisen dürfen, würden diese bis zu 600 Meter lang. Stellen Sie sich vor: Die Rampe Rämistrasse würde bis weit übers Kunsthaus hinausreichen, notabene ohne Anschluss beim Bellevue, beziehungsweise würde sich stattdessen eine Rampe Limmatquai genau hier bei unserem schönen Rathaus in den Grund bohren. Wo aber um Himmels willen sollen solche mehrspurigen Monster-Rampen genau hinkommen? Von den Entlüftungsbauwerken ganz zu schweigen. Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass eine solche unterirdische Verkehrsführung aus gesamtökologischer Sicht auch eine Luftverschlechterung zur Folge hätte.

Lehnen Sie diesen Minderheitsantrag deshalb mit der SP-Fraktion ab.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Das magistrale Zürich kann auch von anderen Städten lernen! Ich habe eine Zeit lang in Genf gewohnt. Dort gibt es auch so Seetunnel-Projekte. Luzern hat das durchgezogen. Die Tessiner haben auch davon geträumt. Es ist einfach nicht finanzierbar. Ich bin sonst ein Freund von roter Farbe, aber wenn Sie sich diese Karte anschauen, ist es ein Wahnsinn, was da untertunnelt wird, was da angeschlossen werden soll. Ich frage Sie einfach – wir haben auch keine Liste gekriegt, sonst wären Sie erschrocken –, was diese Tunnelprojekte kosten. Haben Sie sich das mal überlegt? Wer soll das bezahlen? Das ist einfach unmöglich, völlig unrealistisch. Ich denke einfach, wir zeichnen jetzt diese Striche oder Punkte definitiv in die Karte ein. Aber ich freue mich, diese Tunnels werden ziemlich sicher gar nie gebaut werden. Wir haben nämlich das Geld nicht dazu.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 83 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.13 zuzustimmen.

4.14

Minderheitsantrag Marcel Burlet, Robert Brunner, Andreas Hasler, Ruedi Lais; Roland Munz, Barbara Schaffner, Andreas Wolf:

Objekt 2, «Adlisbergtunnel ... Zürichberg»

Objekt 2, «Adlisbergtunnel ... Zürichberg», wird aus dem Richtplan gestrichen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Was wir hier generieren, ist eine Art Tausendfüssler. Sie haben es gesehen. Dieser Adlisbergtunnel ist so eine Art Wurmfortsatz des Stadttunnels. So, wie es den Stadttunnel nicht braucht, braucht es auch diesen Tunnel nicht. Ich bitte noch darum, die Karte zu zeigen (*Grossleinwände*), dass Sie sehen, wo der durchführt. Diese rote lange Linie Richtung Zürich-Nord. Sie sehen selber, er ist nicht finanzierbar, macht keinen Sinn und bringt der Stadt Zürich den Verkehr mitten ins Stadtzentrum. Das haben auch die Genfer und die Luzern wahrscheinlich so eingesehen bei einer Volksabstimmung. Daher ist dieser Adlisbergtunnel unmöglich.

Ich beantrage Ihnen, dass Sie den streichen. Das ist Strasseneuphorie aus dem letzten Jahrhundert. Das kann ich verstehen. Ich war auch mal für mehr Strassen. Aber für unsere Nachkommen müssen wir

wirklich so planen, dass sie auch noch eine lebenswerte Zukunft haben. Solche breitstufigen Projekte – Sie haben es ja gelesen, die Maulwürfe lassen grüssen – wie der Adlisbergtunnel mit Anschluss Zürich-Tiefenbrunnen, unterirdische Verkehrsführung, Zürichberg-Hochleistungsstrasse mit Neubau von zweistreifigem Tunnel sowie Anbindung an den Stadttunnel sind nicht sinnvoll. Dann hat es noch ein saures Zückerchen. Wer kann mir das erklären? Es gibt Begleitmassnahmen, wie vielleicht die Tunnelwand ein bisschen weisser zu streichen, damit es ein bisschen schöner aussieht. Ich sage Ihnen einfach, dieser Tunnel passt nicht in die Wohnqualität der Stadt Zürich. Wir haben es vorher schon gehört, wenn Sie zum Shoppen und wenn Sie edel zum Shoppen gehen wollen, dann lassen Sie den Mercedes und den BMW zu Hause, und Sie können in der S-Bahn immer noch erste Klasse reisen und wunderbar shoppen. Man braucht kein Auto zum Einkaufen. Ich erlebe das selber. Sie können sagen, ich bin nicht mit dem Auto da und innert zwei bis drei Tagen wird das mit einem Sammeltransport nach Hause geschickt. Warum soll dieser Verkehr mitten durch die Stadt Zürich geführt werden, auch wenn es ein Tunnel ist? Es ist unfinanzierbar, ich sage es nochmals, es ist eine Baueuphorie – es ist ein Wahnsinn!

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.14 abzulehnen.

4.15

Minderheitsantrag Roland Munz, Robert Brunner, Marcel Burlet, Andreas Hasler, Ruedi Lais, Barbara Schaffner, Andreas Wolf:

Objekt 3, «A 52, Wehrenbachtobelunnel, ... Waltikon»

Objekt 3, «A 52, Wehrenbachtobelunnel, ... Waltikon», wird aus dem Richtplan gestrichen.

Roland Munz (SP, Zürich): Selbstverständlich sind wir konsequent. Sie wissen, wir waren und sind immer noch gegen den Seetunnel. Wir sind dezidiert dagegen, dass man den Seetunnel baut. Selbstverständlich lehnen wir auch einen Ost-Ast zum Seetunnel ab. Die Gründe im Wesentlichen sind jene, die schon gegen den Seetunnel gesprochen haben. Sie sind auch identisch mit dem, was aus unserer Sicht zur Ab-

lehnung des Adlisbergtunnels gesprochen hat. Ich kann hier deshalb auf das vorangegangene Votum von Marcel Burlet verweisen. Ich möchte lediglich noch auf eine zusätzliche Knacknuss, die sich hier stellt, hinweisen. Wenn wir dann im Untergrund schon einen Autobahn-Seetunnel haben und hier noch einen Ost-Ast anschliessen müssen, dann ist das selbstverständlich irgendwie machbar. Es ist fast alles machbar, bloss der Aufwand ist natürlich gigantisch. Wenn Sie hier im Untergrund einen riesigen Autobahnkreisel bauen wollen, dann dürfte das fast unabsehbare Kostenfolgen haben.

Auch deshalb lehnen wir dieses Objekt ab und unterstützen den Streichungsantrag.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Zu diesen Anträgen habe ich im Grundsatz schon gesprochen. Der Adlisbergtunnel wie auch der Wehrenbachtobelunnel sind Bestandteil Ihres unseligen Umfahrungs-Mythos. Es bleibt eigentlich nur zu fragen: Wo ist eigentlich Waltikon? Ist das dort, wo Sie erstmals den von Ihnen selbst verursachten Stau aus dem Oberland wahrnehmen? Und hoffen Sie, mit einem Tunnel hindernungsfrei in die Stadt Zürich, zum Flughafen oder nach Bern fahren zu können? Warum dann nicht gleich den Tunnel nach Scheuren verlegen, Wannwies, noch besser Kaltenstein, nach Heuberg, Lätten oder Rotblatt, Ettenwies, Rohr, Bächelsrüti, am besten in den Hanfgarten. Das ist die Wiese ganz nahe beim Kreisel Betzholz, Oberland. Das Tunnelportal beim Hanfgarten, das wäre «sinnleicht», dann wüssten wir wenigstens, warum Sie, nach 20 Kilometern Tunnelfahrt so rote Augen haben.

Wir streichen diese Fahrt ins Nirwana, vor allem auch aus finanzpolitischen Gründen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.15 abzulehnen.

4.16

Minderheitsantrag Roland Munz, Robert Brunner, Marcel Burlet, Andreas Hasler, Ruedi Lais, Barbara Schaffner, Andreas Wolf:

Objekt 5, «Westast Zürich»

Objekt 5, «Westast Zürich», wird aus dem Richtplan gestrichen.

Roland Munz (SP, Zürich): Wir durften feststellen, dass die Mehrheit dieses Rates am Stadttunnel zumindest vorderhand festhalten will. Diesfalls ist für uns jedoch absolut wesentlich, dass der Stadttunnel keinerlei innerstädtischen Anschlüsse bekommt. Es ist allgemein bekannt, dass jeder Anschluss, und sei es auch nur ein Halbanchluss, zu mehr Verkehr in dessen Einzugsgebiet führt. Wenschon Stadttunnel, dann höchstens als direkte Transit-Route. Das Letzte, was eine dicht bebaute und oft verkehrlich schon am Anschlag laufende Innenstadt brauchen kann, ist Mehrverkehr. Ein Halbanchluss Sihlquai bringt mehr Verkehr in sein Fassungsgebiet. In diesem Fall würde Verkehr aus Zürich-West zugeführt, der bisher entweder westwärts oder über die nördliche Ausfallachse abgewickelt wird. Lediglich ein tiefergelegtes Sihlquai wäre allenfalls diskutabel, ja könnte sogar städtebaulich interessant sein. Da diese Diskussion auf verschiedenen Ebenen aber bereits geführt wurde, wissen wir auch, dass sich ein solches wegen des genau dort verlaufenden Grundwasserstroms bestenfalls mit gigantischen Kosten realisieren lässt. Natürlich, machbar ist auch hier alles, sogar das Umleiten von Grundwasserströmen und die Neuausrichtung der Trinkwasserversorgung daraus. Aber, beachtet man all das, können verantwortungsbewusste Politikerinnen und Politiker dem Objekt unmöglich zustimmen.

Ich bitte Sie dringend, den West-Ast zu streichen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Der West-Ast mit dem unterirdischen Anschluss zum Stadttunnel soll für die bürgerlichen Fraktionen nicht aus dem Richtplan gestrichen werden.

Niemand behauptet, dass das Limmattal nicht eine wichtige Verbindung vom Limmattal zur Stadt darstellt. Sonst würden Sie nicht die Limmattalbahn forcieren. Für die Stadtverträglichkeit sorgt, dass das Bauwerk unterirdisch an den Stadttunnel angeschlossen werden soll. Oberirdisch wurde der West-Ast bei der Grünau in Erfüllung von Objekt Nummer 4, das ist die Lärmsanierung Grünau, bereits temporeduziert und damit bereits in Teilen umgesetzt. Es gibt also keinen ersichtlichen Grund, eine solche Planung in Stücken in einer Hüst-und-hot-Übung einfach aus dem Richtplan zu kippen. Der Richtplan ist nicht dazu da, dass wir Rosinenpickerei betreiben, sondern dass wir einen Auftrag geben zur Umsetzung und die Möglichkeiten schaffen, eine langfristige Infrastrukturplanung zu betreiben.

Bitte sagen Sie deshalb Ja zur Planbeständigkeit, und sagen Sie auch Ja zur Rechtssicherheit. Was ich beim Stadttunnel bereits gesagt habe, gilt auch hier: Bitte verwechseln Sie nicht das Richtplanverfahren mit dem Projektverfahren.

Markus Bischof (AL, Zürich): Also der Richtplan sollte schon ein wenig eine realistische Sicht auf die Dinge sein und nicht gerade ein absurdes Theater. Wir wissen, dass dieser West-Ast seit 1960 im Nationalstrassennetz ist. Wir wissen auch, dass er nie gebaut wird. Deshalb sollte man Tote nicht noch länger irgendwo am Leben erhalten, sondern schicklich beerdigen.

Streichen Sie deshalb diesen West-Ast.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.16 abzulehnen.

4.17

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

Objekt 7, «ALL, Einhausung Schwamendingen, Zürich»

Realisierungshorizont: kurzfristig.

Ratspräsident Bruno Walliser: Wir kommen mit dem Minderheitsantrag 4.17 zum Hundertdreissigsten (*Antrag*). Das heisst, wir haben jetzt die Hälfte. Ich hoffe, Sie sind noch gleich motiviert wie ich selber. Ich wünsche mir, dass wir weiterhin so effizient und aufmerksam an dieser Richtplan-Debatte weiterarbeiten können, damit wir nächste Woche zu einem Schluss kommen.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Hier geht es nicht um die Einhausung Schwamendingen an sich. Niemand in diesem Saal ist gegen diese Einhausung. Es geht nur um die genannten Fristen, wie das Lorenz Habicher schon in seinem Eintretensreferat gesagt hat.

Bei der Einhausung Schwamendingen soll auf die Nennung der Jahreszahl 2018 verzichtet werden und als Zeitraum nur «kurzfristig» erwähnt werden. Die Realisierung bis 2018 ist nicht realistisch und hat demzufolge nichts im Richtplan zu suchen.

Stimmen Sie deshalb dem Minderheitsantrag zu.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Der Regierungsrat beantragte in unserer zweiten Lesung, den Realisierungszeitpunkt von 2018 auf 2022 zu verschieben, dies aufgrund einer neuen Planung des Bundesamtes für Strassen ASTRA.

Die Mehrheit der KEVU nimmt diese erneute Verschiebung mit grosser Empörung zur Kenntnis. Unser Rat hat vor 13 Jahren der Einhausung der Autobahn in Schwamendingen zugestimmt. Im Vertrauen auf unsere Entscheidung wurde die entsprechende Volksinitiative aus Zürich-Schwamendingen zurückgezogen. Als Zeichen des Protests will die Mehrheit der KEVU deshalb die zuletzt gültige Jahreszahl 2018 mit der Formulierung «2018 bis 2022» stehen lassen.

Die Minderheit hingegen schlägt mit dem Antrag 4.17 vor, die Jahreszahlen ganz wegzulassen.

Ich beantrage Ihnen, dem Protest der Mehrheit zuzustimmen.

Susanna Rusca Speck (SP, Zürich): Es darf doch nicht wahr sein. Es ist unsäglich. Es ist ärgerlich. Der Baubeginn, die Hauptarbeiten der Einhausung Schwamendingen, soll nicht 2018 erfolgen, wie es in der regierungsrätlichen Vorlage zum Richtplan enthalten und geplant war, sondern irgendwann auf den Sankt-Nimmerleins-Tag, wenn überhaupt, verschoben werden.

Liebe SVP, lieber Lorenz Habicher, was soll diese Diskussion? Ohne Jahreszahl heisst doch, es bietet die Möglichkeit, dieses Projekt weiter zu verzögern. Das wollen wir nicht. Deshalb wollen wir, dass die Jahreszahl festgeschrieben wird, denn das Quartier Schwamendingen und auch Oerlikon wollen nicht auf irgendwann vertröstet werden. Wir wollen, dass diese Expressstrasse zügig realisiert wird. Die Einhausung wurde zudem vom Kantonsrat einstimmig begrüsst und von der Stadtzürcher Stimmbevölkerung mit über 80 Prozent Ja-Stimmen gutgeheissen. Eine Abweichung von dieser Einstimmigkeit gefährdet heute die Einhausung. Das wollen wir entschieden nicht.

Für das Quartier Schwamendingen ist dieses Projekt eine wirksame Lösung und eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität. Es schützt das Quartier vor den negativen Auswirkungen von Gestank und Lärm. Die Planung läuft meines Erachtens jetzt schon sehr, sehr schleppend. Klar, es ist eine grosse bauliche Herausforderung. Der Bau der Einhausung ist komplex. Aber technisch und finanziell gibt es keine Hindernisse mehr, welche es rechtfertigen würden, den Baubeginn der Einhausung weiter nach hinten zu verschieben. Das Streichen der Jahreszahlen aus dem heutigen, revidierten Richtplan wäre ein fatales Zeichen nach Bern. Bern könnte dies so deuten, dass die Einhausung nicht zwingend benötigt wird und es genügend Gründe gibt, diese wieder hinauszuschieben.

Die SP-Fraktion und auch die Bevölkerung wollen am Eintrag 2018 festhalten und ihn im kantonalen Richtplan belassen. Ohne Jahreszahl heisst es, er kann weiter verzögert werden. Wenn es schon Verzögerungen gibt, wollen wir aufgeklärt werden. Das Volk will klare Informationen und Transparenz des Regierungsrates haben, wieso dies nicht so sein soll.

Ich bitte Sie sehr, den Antrag abzulehnen.

Daniel Schwab (FDP, Zürich): Ich kann es kürzer, aber nicht weniger dringlich machen als Susanna Rusca Speck.

Schwamendingen wartet seit 25 Jahren auf die Einhausung. In dieser Zeit wurde das Anliegen sowohl auf städtischer Ebene als auch im Kantonsparlament einstimmig unterstützt. Die Streichung des Baubeginns von 2018 bis 2022 wäre ein vollständig falsches Zeichen in Richtung ASTRA und würde von der Bevölkerung in Schwamendingen absolut nicht verstanden. Täglich fahren über 120'000 Fahrzeuge durch die Quartierschneise.

Ich danke dem Rat, wenn er dem Antrag zur Streichung nicht Folge leistet. Baudirektor Markus Kägi, mich und alle Mitstreiter interessiert, was der wirkliche Grund dafür ist, dass der Baubeginn immer wieder nach hinten verschoben wird.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Ich habe mich vorhin schon gegen den Ausbau von Strassen gewehrt, denn wir wissen alle, dass mehr Strassen und Umfahrungen immer nur Pflästerlipolitik sind und nur temporäre Lösungen gegen Verkehrsüberlastungen bieten.

Die Grünliberalen werden deshalb fast überall gegen die Strasseneinträge stimmen. Ausnahmen machen wir dann, wenn eine neue Strasse nicht zu einem Kapazitätsausbau führt und zudem ein Mehrwert anderer Art geschaffen wird. Beispiele dafür sind die Verlegung der Strassen aus dem Neeracherried und der Hirzeltunnel.

Sie wundern sich aber, was diese Ausführungen mit Schwamendingen zu tun haben. Nun, ich plane nicht, im Kapitel «Strassenverkehr» nochmals das Wort zu ergreifen und spreche deshalb gleich zu rund 20 Minderheitsanträgen und damit schon gut zu über die Hälfte der ganzen Anträge des Richtplans. Der Antrag zu Schwamendingen ist der erste davon.

Beginnen möchte ich aber mit dem grössten Sündenfall in Sachen Strassenplanung, der äusseren Nordumfahrung. Wir haben beim Eintreten zum ROK gehört, dass Carmen Walker Späh den Ausbau der S-Bahn für die Zersiedelung verantwortlich gemacht hat. Damit liegt sie sicher nicht ganz falsch, auch wenn selbst in peripheren Gebieten, die sehr gut mit der S-Bahn erschlossen sind, der Anteil des MIV typischerweise 80 Prozent oder mehr über jenem des ÖV liegt. Entscheidend wäre aber nicht die Vergangenheitsbewältigung, sondern die Frage, ob wir respektive die FDP etwas daraus gelernt haben. Es ist doch eine Illusion zu glauben, dass die äussere Nordumfahrung nur für Fahrten zwischen dem Aargau und der Ostschweiz genutzt wird. Mit dieser neuen Nationalstrasse durch unsere Natur- und Kulturlandschaften würde ein enormer Siedlungsdruck auf diese Räume aufgebaut, also genau das Gegenteil dessen, was wir mit den Kernzielen des Richtplans wollen.

Die Mehrheit hat diese Problematik erkannt und die meisten Objekte gestrichen, die mit der äusseren Nordumfahrung zusammenhängen. Ich hoffe, Sie unterstützen diese Erkenntnis.

In Sachen Umfahrungen ist interessant, dass aus einzelnen Gemeinden immer mehr Widerstand erwächst. Die vor Jahren festgelegte Linienführung liegt immer häufiger ungünstig bezüglich der stark gewachsenen Siedlungen. So hat die KEVU der Streichung der Umfahrung Embrach–Lufingen auf Antrag des Gemeinderates ohne Gegenstimme zugestimmt. Auch weitere Umfahrungen oder Umtunnelungen sind aus unserer Sicht zu streichen. Die Aus-den-Augen-aus-dem-Sinn-Politik bei Strassentunnels ist nicht zielführend. Der Vorteil des geringeren Landverschleisses steht enormen Kosten gegenüber. Weitere negative Auswirkungen wie die Luftverschmutzung oder die Generie-

zung von Mehrverkehr können mit Tunnels nicht verhindert werden. Einhausungen von bestehenden Strassen in dichtest besiedeltem Gebiet machen dagegen Sinn.

Wenn wir nun den vorliegenden Minderheitsantrag zur Fristigkeit der Einhausung Schwamendingen unterstützen, geht es uns dabei nicht um das Projekt an sich. Wir lehnen auch die Dringlichkeit nicht ab. Wir sind einzig der Meinung, dass mit der Angabe von Fristigkeiten anstelle von Jahreszahlen die Flughöhe des Richtplans besser getroffen wird. Hier einfach Protest-Zeichen zu setzen, ist nicht unsere Art der Politik.

Ein Wort noch zur Flughofstrasse in Rümlang: Hier geht es eigentlich nicht um ein Strassenprojekt, sondern um die Pistenverlängerung des Flughafens. Da wir die Pistenverlängerung ablehnen, braucht es auch keinen Schlenker in dieser Flughofstrasse, um der kommenden Pistenverlängerung auszuweichen.

Nicht zuletzt sei zu erwähnen, dass einige Strassenbauprojekte mit dem Moorschutz in Konflikt kommen. Inwieweit die Anweisung im Richtplan abzustimmen mit Moorschutz auch tatsächlich zu einer bundesrechtskonformen Lösung führen kann, ist fraglich. Wir wollen diese Diskussion gar nicht führen und lehnen diese Einträge zugunsten eines konsequenten Moorschutzes ab.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Die Erstellung der Einhausung Schwamendingen ist dringend. Eine grosse Zahl von Anwohnern ist unzumutbaren Immissionen ausgesetzt. Die Sanierung von Altlasten muss Vorrang haben vor der Erstellung neuer Strassen. Deshalb Nein zu diesem Antrag, der ein falsches Signal nach Bern senden würde.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Der Kanton Zürich kann hier und jetzt Klartext reden. So verlangten es doch die bürgerlichen Kolleginnen und Kollegen immer wieder. Wir sind Volksvertreter, die dem Willen einer Mehrheit endlich Nachachtung verschaffen müssen. Den lärmgeplagten Schwamendingern zu ihrem Recht zu verhelfen, das ist unsere Aufgabe. Darum muss diese Jahrzahl bleiben.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich wurde von Susanna Rusca Speck direkt angesprochen. Deshalb muss ich doch etwas zur Klärung beitragen.

Erstens, nur dank der SVP können Sie hier Ihre Protestnote deponieren. Zweitens, dieser Antrag gefährdet die Einhausung keineswegs. Niemand in diesem Saal ist gegen die Einhausung. Wenn Sie die Begründung anschauen, was die Kurzfristigkeit angeht, sind das fünf bis zehn Jahre, dann sind Sie genau im Bereich von 2018 bis 2022, vielleicht ein bisschen später.

Machen Sie uns keinen Vorwurf, wir wollten irgendetwas verhindern. Ich kann Ihnen aber auch garantieren, dass diese Jahreszahl keinen Einfluss auf die Erstellung der Einhausung haben wird. Es ist eine Protestnote. Die können wir deponieren. Die können wir dank des SVP-Antrags deponieren. Technisch und finanziell ist alles gesagt, die Transparenz durch den Regierungsrat müssen wir gar nicht verlangen. Die haben wir nämlich. Wo es im Moment harzt, ist in Bern. Ich denke, es genügt, dass wir diesen Antrag so fundiert besprochen haben. Ob jetzt kurzfristig im Richtplan steht oder 2018 bis 2022 wird in Bern keinen Unterschied hervorbringen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Lorenz Habicher, wenn es wirklich keine Auswirkungen hat, dann möchten wir hier mindestens unsere Absicht zum Ausdruck bringen. Wenn es keine Auswirkungen haben soll, können Sie dem zuzustimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 102 : 68 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.17 abzulehnen.

4.18

Minderheitsantrag Andreas Wolf, Robert Brunner, Marcel Burlet, Andreas Hasler, Ruedi Lais; Roland Munz, Barbara Schaffner:

Objekt 9, «Verlängerung Birchstrasse, Zürich-Seebach»

Objekt 9, «Verlängerung Birchstrasse, Zürich-Seebach», wird aus dem Richtplan gestrichen.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Das Langweiligste, das es im Radio überhaupt gibt, sind in meinen Ohren die Staumeldungen. Jeden Tag die gleiche Leier! Zu allem Überfluss sind die Meldungen einseitig. Vom Schöneichtunnel hört man täglich. Aber gab es je eine Meldung eines Staus in der Birchstrasse, Wehntalerstrasse, Hofwiesenstrasse

vor dem Bucheggplatz? Nicht, dass ich wüsste. Aber als Quartierbewohner kann ich Ihnen versichern, dass es ihn gibt. Wenn wir ernsthafte Verkehrsplanung machen wollen, dann dürfen wir nicht nur Lokalradio hören. Dann müssen wir uns umfassender informieren. Dann stellen wir fest, Stau gibt es nicht nur auf dem Nordring. Auch in der Stadt Zürich sind die Strassen voll. Es gibt keine freien Kapazitäten für zusätzliche Autos. Deshalb bringt eine Tunnelverlängerung der Birchstrasse bis zur Nordumfahrung rein gar nichts. Diese neue Einfallssachse würde zusätzlichen Verkehr ins Zentrum hineinpumpen und dies an einer Stelle, wo er sich schon heute staut. So würde direkt vor der Nase von unzähligen Anwohnern noch mehr zähflüssiger Verkehr generiert. Den Automobilisten würde es kaum etwas nützen. Irgendwo im Norden der Stadt ergäbe sich vielleicht eine geringfügige Beschleunigung. Dafür würde in der Stadt drinnen der Stau umso hartnäckiger.

Objekt 9, Verlängerung Birchstrasse, Zürich-Seebach, wird sowieso nie gebaut werden – nur schon der Kosten wegen. Begraben wir diese Planungsleiche. Streichen wir Objekt neun aus dem Richtplan. Machen wir in unseren Köpfen Platz für eine zeitgemässere Verkehrspolitik.

Silvia Seiz-Gut (SP, Zürich): Zürich-Nord will und braucht keine zusätzliche Autobahnausfahrt auf den Max Bill-Platz in Oerlikon. Das ist kein Witz, sondern das soll Realität werden, wenn Sie heute nicht den Streichungsantrag unterstützen. Der Tunneleingang in Seebach ist dort geplant. Der Ausgang ist direkt im Zentrum Neu-Oerlikon vorgesehen. In Oerlikon wohnten 2012 21'331, in Seebach 23'310 Personen. Gesamthaft im Kreis elf sind zirka 69'500 Personen wohnhaft. Zuerst wird gross in die Erneuerung eines Quartiers investiert. Mit grossem Aufwand, Gesprächen und natürlich auch enormen finanziellen Investitionen wird ein neuer Quartierteil entwickelt. Dieser bietet grosse Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner, aber auch für mehr als 10'000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Der Quartierteil ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Gehdistanz zum Bahnhof Oerlikon beträgt fünf Minuten. Weiter wird das Gebiet um den Bahnhof Oerlikon mit den Trams 14, 11, 10 und den Buslinien 75, 80, 94, 62 und 61 und weiteren sehr gut bedient. Die Tunnellösung eliminiert auch die zusätzliche Luftverschmutzung nicht. Die Abgasbelastung in diesem Bereich würde weiter verschlechtert, da die Tunnelabluft mitten in den Wohnquartieren an die

Oberfläche geführt würde. Bereits heute sind die Hauptverkehrsstrassen Schaffhauser-, Wehntaler-, Binzmühle- und die Birchstrasse an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt. Der Verkehr kann nicht mehr zirkulieren. Die Busse bleiben täglich zu den Stosszeiten im Stau stecken. Der Richtplaneintrag beinhaltet auch eine Abklassierung der Schaffhauser- und der Binzstrasse. Mit diesem Vorhaben würde das Problem nicht gelöst, sondern nur in die anderen Quartierstrassen verlagert.

Darum bitte ich Sie, der Streichung zuzustimmen.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Barbara Schaffner hat beim letzten Antrag klar ausgedrückt, worum es geht. Die linksgrüne Seite wehrt sich aus ideologischen Gründen gegen jeden Ausbau des Strassennetzes. Dies ist bei allen geänderten Formulierungen der linksgrünen Mehrheit in der KEVU zum Thema Strassenverkehr ersichtlich.

Die bürgerliche Ratsseite will die Verlängerung der Birchstrasse in Zürich-Seebach im Richtplan belassen, so wie es der Regierungsrat vorgeschlagen hat.

Lehnen Sie deshalb den Minderheitsantrag ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.18 abzulehnen.

4.19

Minderheitsantrag Gabriela Winkler, Marcel Burlet, Roland Munz:

Objekt 10, «Nordumfahrung Zürich (Gubrist) ...»

Realisierungshorizont gemäss V 4882: Inbetriebnahme 3. Röhre 2019, anschliessend Instandsetzung 1. und 2. Röhre.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Die Kompromisslösung einer Verlängerung des Gubristtunnels im Sinne einer Autobahnüberdeckung in Weiningen vom 21. Dezember 2013 kam nach Abschluss der Kommissionsarbeit zustande. Sie können sich vorstellen, wie der betreffende Gemeindepräsident als KEVU-Mitglied den ihm von den Medien verliehenen Attributen von «knorrig» bis «pfiffig» auch bei uns gerecht geworden war. Der Kommissionsantrag wie

auch der Minderheitsantrag 4.19 stellen unterschiedliche Formulierungen einer Kapitulation vor den andauernden Verzögerungen der Realisierung der dritten Röhre am Gubrist dar.

Die Minderheit will im Sinne eines Protests die nun auch schon wieder obsolete Jahrzahl 2019 auf die weisse Flagge schreiben und für die Instandsetzung der ersten und zweiten Röhre das Jahr 2024.

Die Mehrheit hingegen schlägt vor, sich den Realitäten mit dem Weglassen aller Jahrzahlen zu beugen.

Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen die Ablehnung des Minderheitsantrags und Zustimmung zur Mehrheit.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Der Präsident hat es ausgeführt. In der KEVU unterhielt man sich, ob man die Adjektive «kurz-», «mittel-» oder «langfristig» oder Jahrzahlen hineinschreiben soll. Der Realität ins Auge geschaut, heisst, die Inbetriebnahme des Gubristtunnels 2019 ist völlig unmöglich. Damit wir trotzdem den Druck aufrechterhalten können, haben wir uns auf das Wort «kurzfristig» geeinigt. Das trägt der heutigen Situation Rechnung. Es rechtfertigt auch die Abbildung des neusten Stands in dieser Situation, den ich aber nicht länger ausführen will.

Ich beantrage Ihnen im Namen der bürgerlichen Allianz, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Mir geht es ähnlich wie Gabriela Winkler. Es ist einfach ein Protestzeichen, das wir da gesetzt haben. Da stehen sakrosankte Zahlen im Richtplan. Sie werden nicht eingehalten. Wir haben das Gleiche von Susanna Rusca Speck gehört. Ich habe vor Jahrzehnten noch in Schwamendingen gewohnt, als diese Zahlen schon standen. Heute ist immer noch keine Überdeckung da. Man hat abgestimmt. Das Gleiche ist mit der Nordumfahrung, obwohl wir nicht dafür sind. Aber, wenn man schon mal beschlossen hat, dass man den Gubristtunnel realisiert, dann sollte man vorwärtsmachen und nicht Jahreszahlen in einen Plan hineinsetzen. Nach drei, vier Jahren merkt man dann, dass sie überholt sind. Dann definiert man noch, was kurz-, was mittel- und was langfristig ist. Uns stinkt es, dass solche Zahlen einfach nicht gelten. Man setzt sich darüber hinweg – einfach so, nonchalant. Das haben wir im Prinzip mit diesem Protestantrag ausgeführt.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Wenn man vorher bei der Einhausung Schwamendingen darauf bestanden hat, die Jahreszahl zu setzen, dann ist es nur konsequent, wenn man es hier auch tut. Warum? Ein Richtplan ist ein behördenverbindliches Instrument, welches der Legislator, sprich der Kantonsrat, erlässt. Mit den Behörden sind die Exekutiven von Gemeinden, Kanton und Bund gemeint. Wenn die Exekutiven nicht in der Lage sind, diese Zielvorgaben zu erfüllen, ist es nicht unbedingt gegeben, dass derjenige, der die Zielvorgabe gesetzt hat, sie dann auch einfach kommentarlos wieder zurücknimmt. Das Zeichen muss gesetzt sein, dass man die Realisierungshorizonte auch tatsächlich ernst meint, weil man sonst keine setzen muss.

Ich darf Sie daran erinnern, dass bereits im Jahr 1999, als ich das Vergnügen hatte, in diesen Rat gewählt zu werden, die Diskussion um die Nordumfahrung schon in heller Blüte war. Man hat sich erhofft – die Diskussionen um die schon damals existierenden Umfahrungen durch die Dorfstrasse beziehungsweise die Strecke Weedingen – fingen–Buchs–Regensdorf waren in vollem Gange –, dass man im Jahr 2012 diese dritte Röhre tatsächlich in Betrieb nehmen kann. 2007 haben wir die Zahl auf 2019 angepasst. Ich sehe nicht ein, warum man hier den Kotau machen soll als Legislator vor einer versagenden Exekutive aller Ebenen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 137 : 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.19 abzulehnen.

4.20

Minderheitsantrag Hanspeter Haug, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

Objekt, «A1, Limmattal, Anschluss Dietikon-Limmattaler Kreuz»

Das Objekt «A1, Limmattal, Anschluss Dietikon–Limmattaler Kreuz» wird gemäss Antrag Regierung (V 4882) in den Richtplan aufgenommen:

Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse), Ausbau auf 8 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz), Überdeckungen im Bereich der Wohn- und Naherholungsgebiete sowie weitere Massnahmen zum grossräumigen Lärmschutz, langfristig (nach 2030).

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Das Gebiet um das Limmattaler Kreuz ist eines der am stärksten vom Stau betroffenen Gebiete der Schweiz. Täglich stockt der Verkehr hier an diversen Stellen und fordert von den Durchreisenden wie auch von den Anwohnern Unmengen an Geduld, so auch zum jetzigen Zeitpunkt. Ein erster Schritt, dieses Problem zu beheben, sind die Ausbauten auf der Nordumfahrung. Doch es ist unbedingt notwendig, dass auch der Anschluss von Dietikon ans Limmattaler Kreuz ausgebaut wird. Dieses Projekt ist zwar auf lange Sicht geplant, aber es ist zwingend notwendig, dass es im Richtplan verankert bleibt, denn die Region leidet schon genug am Stau und dem damit verbundenen Schleichverkehr.

Deshalb gehört das Objekt auch in den Richtplan.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Ich spreche zu den Anträgen 4.20 bis 4.29, 4.34 und 4.35.

Diese Objekte waren aus grundsätzlichen Positionen heraus umstritten. Eine knappe Minderheit oder Mehrheit der KEVU lehnt sie ab, weil ihrer Meinung nach Verkehr erntet, wer Strassen sät, um es mit einem bildlichen Vergleich zu versuchen.

So kamen Mehrheitsanträge für die Streichung der Objekte – ich nehme die Nummern des Antrags des Regierungsrates – 11, A1 Limmattal, Anschluss Dietikon-Limmattaler Kreuz, Nummer 12, Westumfahrung Dietikon, Nummer 21, Umfahrung Fällanden, Nummer 22, Umfahrung Schwerzenbach, und Nummer 25, Flughafenstrasse Rüm- lang, zustande.

Auf der anderen Seite beantragt Ihnen nur eine Minderheit der KEVU, die Objekte Nummer 17, Hirzeltunnel, Nummer 20, Umfahrung Binz-Maur, Nummer 34, Tieferlegung untere Vogelsangstrasse Winterthur sowie Nummer 35, Heiligbergtunnel, zu streichen.

Nun zu speziellen Anmerkungen zu diesen Anträgen: Der Minderheitsantrag Nummer 4.22 zur Streichung des Hirzeltunnels wird nur von einer kleinen Minderheit der KEVU unterstützt. Der Hirzeltunnel wird aus Kreisen des Natur- und Landschaftsschutzes unterstützt, um die Moorlandschaft Hirzel vom Transitverkehr zu befreien.

Das Objekt Nummer 20, Umfahrung Binz-Maur, ist mit dem Objekt Nummer 3, A52 Wehrenbachtobel-tunnel, in der Stadt Zürich verbunden und somit von dessen Realisierung abhängig. Sie haben vorhin beschlossen, jenes Objekt im Richtplan zu belassen, womit der Anschluss der Umfahrung Binz-Maur möglich geblieben ist.

Eine Minderheit der KEVU will die Umfahrung Fällanden nicht nur im Richtplan belassen, sondern ihre Fristigkeit mit Minderheitsantrag 4.27 von «kurz- bis mittelfristig» auf «kurzfristig» ändern. Die Gemeinde Fällanden andererseits unterstützt ausdrücklich die Streichung der Umfahrung Fällanden und somit die Ablehnung des Minderheitsantrags 4.26. Zu beachten ist hier, dass die Umfahrung Fällanden und die Umfahrung Schwerzenbach miteinander verbunden würden. Die Streichung nur eines Objekts hätte Anpassungen beim anderen zur Folge.

Zu den Anträgen 4.23 und 4.24, also zum Objekt Nummer 19, Ortsdurchfahrt Egg, ist Folgendes zu bemerken: Die KEVU hat die Gemeinde Egg angehört. Zum Zeitpunkt unserer Schlussabstimmung hatte die geplante Gemeindeversammlung, welche den Grundsatzentscheid über diese quasi innere Ortsumfahrung oder eine innere Umfahrung mit Aufwertung des Ortszentrums hätte fällen sollen, noch nicht stattgefunden. Sie hat übrigens bis heute nicht stattgefunden. Die KEVU entschied sich deshalb grossmehrheitlich, es beim bisherigen Eintrag zu belassen und die intensive inhaltliche Auseinandersetzung mit der Situation in Egg auf den Zeitpunkt zu verschieben, wenn die Gemeinde weiss, was sie will.

Eine Minderheit der KEVU will diese neue Durchfahrt streichen. Eine andere Minderheit will sie, wenn sie von der Gemeinde dereinst unterstützt wird, kurzfristig realisieren.

Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen, alle Minderheitsanträge abzulehnen, dem Regierungsrat zu folgen und im Fall von Egg es einstweilen beim bisherigen Eintrag zu belassen.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Es gibt bekanntlich genug Argumente, die gegen den Aus- und Neubau von Strassen sprechen. Der Zusammenhang von Angebot und Nachfrage, sprich mehr Strassen gleich mehr Verkehr, mehr Lärm und mehr Schadstoffbelastung sollte inzwischen jedem hier drin bekannt sein, auch wenn es die einen nicht wahrhaben wollen.

Bei diesem Minderheitsantrag kommt aber noch ein weiteres wichtiges Argument hinzu, das gegen den Ausbau der A1 zwischen dem Anschluss Dietikon und dem Limmattaler Kreuz spricht: der Bundesgerichtsentscheid zur Oberland-Autobahn. Das Bundesgericht hat darin festgelegt, dass der Moorschutz höchste Priorität hat und entsprechende Gebiete ungeschmälert erhalten werden müssen. Nun ist es so,

dass die A1 zwischen Dietikon und Limmattaler Kreuz genau durch ein Flachmoor von nationaler Bedeutung verläuft. Ein Ausbau der A1 könnte entsprechend nur auf Kosten des Schutzgebiets geschehen. Sie sehen dies auf der Karte beim oberen Pfeil auf der rechten Seite. Gemäss Bundesgericht ist dies nicht möglich. Dies gilt übrigens nicht nur für Strassen, sondern auch für Bahnstrecken. Entsprechend wurden auch die Ausbaupläne für diese im Richtplan angepasst. Sie sehen also, ein Richtplaneintrag ist in diesem Fall sinnlos und reine Platzverschwendung.

Bitte lehnen Sie deshalb den Minderheitsantrag ab.

René Gutknecht (GLP, Urdorf): Am Dienstag hat eine Mehrheit der Einzonung Geroldswil zugestimmt. Die Grünliberalen wiesen bereits am Dienstag auf die Wichtigkeit des nun eingezonten Lands als Puffer für den Moorschutz hin. Heute fordern die gleichen Kräfte den Ausbau der A1 zwischen Dietikon und Limmattaler Kreuz. Nun soll der Strassenbau auf den Moorschutz abgestimmt werden und das neu eingezonte Land mit grosszügigem Lärmschutz wieder beruhigt werden.

Der beste Moor- und Lärmschutz ist der Verzicht auf den Ausbau der A1. Durch die Eröffnung der Westumfahrung hat der Verkehr Richtung Zürich massiv abgenommen. Dementsprechend kann diese Richtung auf eine Spur reduziert werden. Dies funktioniert bereits heute. Durch die vorhandene Baustelle wird der Verkehr Richtung Zürich auf einer Spur geführt und dies ohne Rückstau. Statt Ausbau ist hier der vernünftige Weg der Anpassung zu wählen.

Die Grünliberalen werden diesen Minderheitsantrag nicht unterstützen und bitten Sie, es uns gleichzutun.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.20 zuzustimmen.

4.21

Minderheitsantrag Hanspeter Haug, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

Objekt, «Westumfahrung Dietikon»

Das Objekt «Westumfahrung Dietikon» wird gemäss Antrag Regierung (V 4882) in den Richtplan aufgenommen:

Hauptverkehrsstrasse, Neubau von 2-streifiger Strasse, Begleitmassnahmen in Koordination mit Kt. AG, mittel- bis langfristig.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Da es bei diesem Richtplaneintrag um die längerfristige Trassesicherung der Westumfahrung von Dietikon geht, ist die Eintragung im Richtplan sinnvoll.

Die Beurteilung über den Sinn dieses Richtplaneintrags muss in Zusammenhang mit der Planung der Limmattal-Bahn gesehen werden. Mit dem Eintrag verbauen wir uns in der Zukunft nichts.

Stimmen Sie deshalb dem Minderheitsantrag zu.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Ich gratuliere der KEVU-Mehrheit ganz herzlich für die längst überfällige Streichung dieser sogenannten Westumfahrung Dietikons. Die Westumfahrung Dietikon ist nämlich ein gewaltiger Etikettenschwindel. Sie ist in erster Linie eine Westdurchfahrt. Wie so manche Umfahrung mal geplant war, führt sie am Schluss mitten durch Siedlungsgebiet. Sie würde einerseits das letzte grössere Naherholungsgebiet in Dietikon komplett zerstören. Weiter würde sie mitten durch ein sehr ruhiges und angenehmes Wohnquartier führen. Sie müssen sich dann nicht wundern, wenn wieder weitere Kinder nicht auf die Strasse gelassen werden und zu Hause in den Stuben hocken mit den entsprechenden Konsequenzen.

Weder für den Kanton Zürich noch für Dietikon ist diese Westumfahrung notwendig. Einzig einige Aargauer würden sich freuen, dass sie da schön durch Dietikon Transit machen können. Damit würden wir die lausige ÖV-Erschliessung von benachbarten aargauischen Gemeinden weiterhin unterstützen und dem Kanton Zürich und dem Zürcher Limmattal noch mehr Verkehr bescheren. Weiter wäre dieser Südwestdurchgang gerade wegen der Limmattalbahn schwer umsetzbar. Die Mutschellenkreuzung ist etwas nördlich dieser geplanten Westumfahrung. Sie ist so konzipiert, dass sie trotz einiger Kunstbauten mit dem geplanten Verkehrsaufkommen bei etwa 100 Prozent Belastung ist. Wenn Sie hier noch eine zusätzliche Strasse bauen, die zu noch mehr Verkehr führt, führt das dazu, dass Sie einen Verkehrskollaps produzieren. Das möchte hier niemand.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Die Westumfahrung Dietikons, je nach Quelle auch Südwestumfahrung genannt, ist eine Richtplanleihe. Sie steht seit 20 Jahren im Richtplan, und passiert ist nichts. Das ist auch gut so. Umfahrungsstrassen haben bisher bekanntlich vor allem eines bewirkt: Mehrverkehr und mehr Schadstoffbelastung, weniger Kulturland und weniger Naherholungsraum. In seiner Antwort auf die Anfrage 203/2012 kommt der Regierungsrat entsprechend zu folgendem Schluss: «Eine vom Kanton Zürich durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahr 2009 hat gezeigt, dass die im Richtplan enthaltene Südwestumfahrung Dietikon im Vergleich zu ihren hohen Kosten zu wenig Mehrnutzen bietet. Sie wurde deshalb als nicht zweckmässig eingestuft.» Wenn selbst der Kanton zu diesem Schluss kommt, dann ist es doch wirklich an der Zeit, dieses Projekt endgültig zu begraben, zumal mit dem Bau wiederum hochwertiges Kulturland zerstört und der letzte grössere Grün- und Erholungsraum zwischen Dietikon und Spreitenbach zerschnitten würde. Dies ist einmal mehr nicht mit den Leitlinien im ROK, nicht mit dem Raumplanungsbericht und auch nicht mit dem Agglomerationspark Limmattal zu vereinbaren, welche alle den Schutz der freien Landschaft und den Erhalt der landwirtschaftlichen Nutzfläche vorsehen.

Das Problem des Durchgangsverkehrs in Dietikon muss anders gelöst werden. Der Bau der Limmattal-Bahn ist die grosse Chance, die unbedingt genutzt werden muss. Die flankierenden Massnahmen müssen dabei so umgesetzt werden, dass der Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Strassennetz und auf die Überland- und Fernstrassen umgelenkt wird. Nur so ist eine verkehrliche Entlastung und Aufwertung der Stadtzentren im Limmattal möglich. Die Stadt Dietikon erarbeitet übrigens momentan ein Gesamtverkehrskonzept, das sich genau diesen Problematiken widmen soll.

Sie sehen also, im Limmattal ist viel am Tun. Die veraltete Idee einer Westumfahrung spielt dabei keine Rolle. Ich bitte Sie daher, den Minderheitsantrag abzulehnen.

René Gutknecht (GLP, Urdorf): Ich schliesse mich dem Vorredner an und möchte nur noch einen Aspekt einbringen. Wenn Dietikon eine Umfahrung bräuchte, dann müsste die Umfahrung von der Mutschellenstrasse in den Reppischhof führen auf die Aargauer Seite. Dann wäre es eine Angelegenheit des Kantons Aargau, aber sicher nicht des Kantons Zürich. Lehnen Sie den Minderheitsantrag ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.21 zuzustimmen.

4.22

Minderheitsantrag Andreas Wolf, Robert Brunner, Marcel Burlet, Roland Munz:

Objekt 15, «Hirzeltunnel»

Objekt 15, «Hirzeltunnel», wird aus dem Richtplan gestrichen.

Edith Häusler (Grüne, Kilchberg): Mit der Ablehnung der Preiserhöhung für die Autobahn-Vignette ist wohl das Projekt Hirzeltunnel noch etwas weiter in die Ferne gerückt. Im Richtplan jedenfalls ist dieses Strassenprojekt mit einem mittleren Ziel bezeichnet. Für die leid- respektive verkehrsgeplagte Bevölkerung von Hirzel ist keine Lösung in Sicht. Jeden Tag fahren rund 20'000 Fahrzeuge über den Hirzel. Die viel gelobte und bestgepriesene neue A4 hat nicht die gewünschte Verkehrsberuhigung auf dem Hirzel gebracht, nein, ganz im Gegenteil, zusätzlichen Lastwagenverkehr angezogen. Jetzt fahren noch mehr 40-Töner über die kurvenreiche Strasse. Lärm, Dreck und Stau sind das Resultat. Der Hirzel, diese unglaublich schöne Hügel-landschaft, mit ihren alten Linden und der intakten Naturlandschaft ist in den letzten Jahren zu einer viel befahrenen Verkehrsachse verkommen.

Dieses Beispiel zeigt wieder einmal exemplarisch, was passiert, wenn gescheite Köpfe am Reissbrett planen und dabei die Rechnung ohne den Autofahrer machen. Menschen, welche mit dem Auto über den Berg von Sihlbrugg her kommend nun etwas schneller zu ihren Arbeitsplätzen kommen – das ist es. Des Pudels Kern ist nun eine neue Strasse respektiv ein Tunnel, welcher das Autobahnende in Sihlbrugg mit der A3 Horgen verbinden soll. Jetzt hören vielleicht die Kantonsräte aus dem Bezirk Horgen gut zu. Die nächsten, welche vom Mehrverkehr profitieren werden – das garantiere ich Ihnen –, sind die Gemeinden auf beiden Seiten des Tunnels. Es wäre viel gescheiter, man würde die Bundesgelder in den Zimmerberg-Bahntunnel investieren. Damit würden nicht nur die Hirzeler entlastet, sondern auch die Region Zug und Luzern würden massgeblich profitieren, also eine Win-Situation für alle.

Wir beantragen aus genannten Gründen die Streichung des Hirzeltunnels aus dem Richtplan. Weil aber mit dem Bau dieser Strasse immer auch die Sihlthalstrasse mitgenannt wird, müsste man nun logischerweise diesen Strassenabschnitt vom Tunnelprojekt entkoppeln und für diesen Strassenabschnitt endlich eine gescheiterte Lösung finden.

Bitte lehnen Sie mit uns den Hirzeltunnel ab.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Wir haben es heute Morgen gesagt, wir engagieren uns für den Sihlwald und wollen schon seit Jahren den Rückbau der Sihlthalstrasse erwirken. Der Neubau des Hirzeltunnels ist an diese Gegebenheit gebunden. Dessen Streichung aus dem Richtplan würde diesen Rückbau gleichermassen streichen. Das ist nicht in unserem Sinn.

Im Übrigen sei erwähnt, dass der Hirzeltunnel eine echte Entlastung für den Hirzel, dessen Landschaft und Bewohner bedeuten würde. Wir lehnen den Streichungsantrag ab.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil): Der Hirzeltunnel begleitet mich, seit ich Politik mache. Die Einwohnerinnen und Einwohner von Hirzel träumen von diesem Tunnel. Die zunehmenden Autopendlerinnen und Autopendler, die von den Gestaden des Zürichsees in die Finanzmetropole Zug hin- und herpendeln, träumen davon. Die Moorlandschaft und ihre Lebewesen würden davon träumen, wenn sie denn so träumen könnten wie wir Menschen.

Der Hirzeltunnel, das ist nachvollziehbar, würde auf den ersten Blick und punktuell eine Entlastung für Mensch und Natur bringen auf dem Hirzel. Trotzdem war die SP im Bezirk und auch im Kanton Zürich vor 20 Jahren ganz klar ganz dezidiert gegen diesen Hirzeltunnel, weil wir wissen, mehr Tunnel, mehr Strassen, mehr Verkehr, Entlastung punktuell, quasi als Gärtchen auf dem Hirzel, und die Sauerei einfach anderswo und noch vermehrt. Darum waren wir dagegen. Dann kam Pro Natura. Sie hat die Geschichte mit dem Rückbau der Sihlthalstrasse verknüpft, auch im Zusammenhang mit der Eröffnung der Säuliamt-Autobahn. Heute wissen wir, auch nach der Abstimmung über die Autobahn-Vignette, der Tunnel wird nicht finanziert, ist nicht auf der Prioritätenliste. Warum soll man den noch draufhalten? Wenn es für den Tunnel nicht reicht, da glaubt doch wohl niemand mehr an einen Rückbau der Sihlthalstrasse zu einem Fuss- und Radweg oder Maultierpfad. Genauso wenig ist das dann auch für die Passstrasse vorstell-

bar, dass sie zurückgebaut wird. Die Entlastung der Einwohnerinnen und Einwohner auf dem Hirzel ist mit diesem Tunnel auch nicht wirklich garantiert.

Darum kommt die Mehrheit der SP-Fraktion zum Schluss, dass wir zurückkommen auf Feld eins. Wir lassen uns nicht blenden von schönen Rückbauträumen. Wir träumen auch nicht von einem Tunnel, der nie realisiert wird. Wir finden, es ist nicht nötig, diesen einzuzichnen. Wir lehnen den Eintrag des Hirzeltunnels ab. Stimmen Sie dem Antrag der Grünen zu.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Ob das Projekt finanziert werden kann oder nicht, das steht in den Sternen. Mit der Ablehnung der Vignette ist das noch nicht sakrosankt festgeschrieben. Es geht hier um das Gleiche, wie ich schon beim Minderheitsantrag 4.18 gesagt habe, es geht um die ideologische Ausrichtung, dass keine neuen Strassenbauprojekte von linksgrüner Seite gewünscht werden und dass diese überall bekämpft werden.

Die bürgerliche Ratsseite will den Hirzeltunnel im Richtplan belassen, wie uns das der Regierungsrat vorgeschlagen hat. Lehnen Sie deshalb den Minderheitsantrag ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 118 : 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.22 abzulehnen.

4.23

Minderheitsantrag Andreas Wolf, Robert Brunner:

Objekt 17, «Ortsdurchfahrt Egg»

Objekt 17, «Ortsdurchfahrt Egg», wird aus dem Richtplan gestrichen.

Maria Rohweder-Lischer (Grüne, Männedorf): Die Ortsdurchfahrt Egg wird schon lange gewünscht, und zwar von allen, die auf schnellstem Weg vom mittleren rechten Seeufer Richtung Norden wollen. Es ist ein Jammer! Die Goldküste ist eingeklemmt zwischen Zürichsee und Pfannenstiel, die ach so schöne Wohnlage mit ihren wertvollen Naherholungs-Gebieten und der grandiosen Sicht auf den Zürichsee und die Alpen ist bezüglich MIV und ÖV an der Kapazitätsgrenze. Eine schnellere Strassenverbindung in unmittelbarer Nähe

scheint die Probleme zu lösen – für die Automobilistinnen und Automobilisten der Goldküste vielleicht. Für die Eggerinnen und Egger selbst bringt die geplante Dorfkern-Umfahrung nicht nur mehr Lärm in einem heute ruhigen Wohnquartier, nicht nur schlechtere Luft, sondern zusätzlich für ihre Kinder eine Verschlechterung ihrer Sicherheit auf ihrem Schulweg und das alles, obwohl es in Egg aus kantonaler Sicht noch nicht einmal ein Verkehrsproblem gibt.

Setzen Sie ein Zeichen, und stimmen Sie zusammen mit der grünen Fraktion für die Streichung dieses Richtplan-Eintrags. Stimmen Sie dem Minderheitsantrag 4.23 von Andreas Wolf zu, und lehnen Sie den Minderheitsantrag 4.24 ab.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Egg braucht keine Spange. Der Kommissionspräsident erwähnte vorhin, die Gemeinde Egg wüsste nicht, was sie wolle. Wir wissen es. Wir wollen den Richtplan-Eintrag streichen. Weshalb? Sie konnten es alle im gestern oder am Montag verteilten Brief lesen. Aus kantonaler Sicht gibt es in Egg kein Verkehrsproblem, so wird Regierungsrat Ernst Stocker zitiert. Also gibt es nur eines, den Richtplan-Eintrag zu streichen und die Umsetzung sicher nicht auf kurzfristig anzusetzen. Weshalb gegen den Willen der Bevölkerung eine Lösung für ein Problem anbieten, das es gar nicht gibt? Wenn es doch eine Lösung braucht, dann liegt sie mit der Lösung Variante «Null-Plus» bereits so auf dem Tisch. Also bitte, sehen Sie die Sache gelassen, und streichen Sie diese Spange.

Stefan Hunger (BDP, Mönchaldorf): Die Gemeinde Egg hat 2007 einen Dorfentwicklungs-Prozess gestartet und Verkehrsstudien für das Zentrum Egg in Auftrag gegeben. Die Baudirektion des Kantons war von Beginn weg in den Planungs-Prozess miteinbezogen. Bereits 1984 wurden zwei Drittel der Ortskern-Umfahrung gebaut. Wie gross die Verkehrsbelastung in Egg ist, wie erträglich das zunehmende Verkehrsaufkommen ist, wissen die Betroffenen selber am besten. Tatsache ist, dass die Eggermer aufgrund ihres Ortsentwicklungs-Prozesses eine Ortskern-Umfahrung für die Entflechtung des Durchgangs- und Binnenverkehrs wollen. Dazu wurden auf Stufe Vorprojekt drei Varianten geplant. Die Umfahrung ist ein wichtiger Bestandteil des gesamten Dorfentwicklungs-Prozesses. Wenn wir die Umfahrung aus dem Richtplan streichen, nehmen wir der Bevölkerung die Möglichkeit, sich für ihre sinnvollste Dorfkern-Umfahrung in Zusammenhang mit

einer zukunftsgerichteten Dorf-Entwicklung zu entscheiden. Die Anpassung auf «kurzfristig» ist sinnvoll, damit die Bevölkerung in Egg endlich darüber abstimmen kann, wie ihre Verkehrssituation zukünftig sinnvoll aussehen soll.

Die Bürgerlichen werden den Minderheitsantrag 4.23 ablehnen und den Minderheitsantrag 4.24 unterstützen.

Ursina Egli (SP, Stäfa): Ich spreche gleich zu den beiden Anträgen 4.23 und 4.24.

Wie gesagt, die Gemeinde Egg mag sich noch nicht entschieden haben, doch die SP Egg hat es getan. Die SP beantragt Ihnen deshalb Zustimmung zum Antrag 4.23, also zur Streichung der Ortsdurchfahrt Egg. Darauf folgt selbstverständlich, dass wir den Antrag 4.24, der eine schnellere Realisierung der Ortsdurchfahrt wünscht, ablehnen.

Der Richtplan-Entwurf sieht in Egg als neue Ortsdurchfahrt einen Lückenschluss von der Neuen Meilenerstrasse zur Meilenerstrasse im Gebiet Oberdorf, mit einer sogenannten verkürzten Spange vor. Die neue Ortsdurchfahrt würde den Verkehrsstrom aus der kaum bewohnten Zentrumszone in dicht besiedeltes Wohngebiet im Oberdorf verlegen und damit weit mehr Menschen den Emissionen und Gefahren des Strassenverkehrs aussetzen als heute. Unter anderem würde diese überregional benutzte Durchfahrtsstrasse direkt an einem Schulhaus vorbeiführen. Der Gemeinderat Egg argumentiert damit, wie wir es schon von der GLP gehört haben, dass die kleine Spange notwendig sei, damit die Forchstrasse entlastet werden könne. Dies sei nötig, um die vom Bund vorgeschriebene Sanierung der Vorspannübergänge durchzuführen. Vom Kanton wurde allerdings bestätigt, dass dies auch mit der sogenannten «Null-Plus-Variante», also der Verkehrsführung wie heute plus Sanierung der Vorspannübergänge gemacht werden kann. So liegt für uns der Schluss nahe, dass die Behörden in Egg mit diesem vorgeschobenen Argument in Wahrheit ein überholtes Kantonsstrassenprojekt aus den Siebzigerjahren durchboxen und sich vom Kanton bezahlen lassen wollen. Um der Bevölkerung die neue Durchfahrt schmackhaft zu machen, lancierte der Gemeinderat auch eine weitere Variante, die sogenannte Spange überdeckt. Diese sieht eine Überdachung oder sogar eine Untertunnelung eines Teilstücks vor. Dies ist aber schlicht utopisch, denn daran würde der Kanton nichts bezahlen. Es ist nicht zu erwarten, dass Egg das selbstständig bezahlen würde oder könnte.

Schliesslich ist festzuhalten, dass Egg kein Verkehrsproblem hat und sich die Kapazität deshalb auch nicht rechtfertigt. So oder so wird die Bevölkerung von Egg das letzte Wort haben, weil dies vom Kanton zur Auflage gemacht wurde für dieses Projekt. Wir können uns diesen Schritt aber auch sparen und die Ortsdurchfahrt sofort aus dem Richtplan streichen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Wenn dieser Minderheitsantrag angenommen wird, entfällt Antrag 4.24.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.23 abzulehnen.

4.24

Minderheitsantrag Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

Objekt 17, «Ortsdurchfahrt Egg»

Realisierungshorizont: kurzfristig.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.24 zuzustimmen.

4.25

Minderheitsantrag Andreas Wolf, Robert Brunner, Marcel Burlet, Andreas Hasler, Ruedi Lais; Roland Munz, Barbara Schaffner:

Objekt 18, «Umfahrung Binz, Maur»

Objekt 18, «Umfahrung Binz, Maur», wird aus dem Richtplan gestrichen.

Maria Rohweder-Lischer (Grüne, Männedorf): Die Kapazitätsgrenzen des bestehenden Strassennetzes in der Planungsregion Pfannenstiel sind bekannt, insbesondere für die See- und die Forchstrasse. Nun soll der Raum Pfannenstiel besser erschlossen werden, und zwar mit einer leistungsfähigen MIV-Verbindung, die nicht durch dicht besiedeltes

Gebiet führt. Konkret: Mit der Umfahrung Binz soll eine schnelle Verbindung vom Zollikerberg Richtung Fällanden und Dübendorf gebaut werden. Bekanntlich ziehen neue Strassen neuen Verkehr an. Und so wird sich die gut ausgebaute Umfahrung Binz als willkommener Zubringer erweisen für das von einer bürgerlichen Mehrheit dieses Rates beschlossene Übel «Wehrenbachtobel tunnel». Dies führt zu Mehrverkehr nach Binz und somit zu mehr Lärm und stärkerer Luftbelastung. Die Umfahrung Binz braucht es nicht. Binz soll nicht umfahren, sondern der Strassenraum soll neu gestaltet werden, und zwar so, dass sich der Individualverkehr den Gegebenheiten der Situation anpasst und nicht umgekehrt.

Ursina Egli (SP, Stäfa): Die SP fordert Sie auf, dem Minderheitsantrag zuzustimmen und der Umfahrung Binz aus dem Richtplan zu streichen. Der Richtplan-Eintrag sieht die Umfahrung des Ortsteils Binz als Neubau eines zweistreifigen Tunnels vor. Dies ist ein völlig überrissenes Planungsvorhaben. Zudem wäre der Tunnel auch als Zubringer zum Wehrenbachtobel geplant. Da wir vorhin den Wehrenbachtobel tunnel abgelehnt haben, ist das Nein zur Umfahrung Binz nur folgerichtig. Insgesamt ist die Umfahrung Binz ein fehlendes Teilstück für eine neue, schnelle Strassenverbindung vom Zürcher Oberland Richtung Stadt Zürich.

Die SP kann dies nicht befürworten, denn leider gilt eine leidige Tatsache auch hier: Wird die Strassenkapazität erhöht, erhöht sich auch das Verkehrsaufkommen. Dies kann nicht das Ziel der Raumplanung des 21. Jahrhunderts sein.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Auch hier geht es um die Verhinderung von Strassenbau und somit zusätzlichen Strassen, wie auch in den vorhergehenden Anträgen. Die bürgerliche Ratsseite will an der Umfahrung Binz und Maur im Richtplan festhalten, wie es auch der Regierungsrat vorgeschlagen hat. Auch hier geht es nur um die langfristige Trasse-Sicherung.

Lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab.

Stefanie Huber (GLP, Dübendorf): Auch Binz, wie viele Orte, leidet unter dem Verkehr. Wie aber auch an so vielen anderen Orten wird die Umfahrung nur eine kurzfristige Entlastung bringen, bevor beide Strassen wieder verstopft sind. Für die zu erwartenden kurzfristigen Entlastungen sind Kosten und Nutzen und vor allem Landschafts- und Umweltschäden gegenüber den eingesparten Autofahrerminuten zu klein.

Die Grün-Liberalen befürworten für Binz andere Ansätze zum Beispiel über den Umbau der Verkehrsträger, wie zuvor von Maria Rohweder ausgeführt. Vielen Dank für die Unterstützung der Streichung.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.25 abzulehnen.

4.26

Minderheitsantrag Orlando Wyss, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler:

Objekt «Umfahrung Fällanden»

Das Objekt «Umfahrung Fällanden» wird gemäss Antrag Regierung (V 4882) in den Richtplan aufgenommen:

Hauptverkehrsstrasse, Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Zürich- und Schwerzenbachstrasse, Begleitmassnahmen, kurz- bis mittelfristig.

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich spreche im Namen der bürgerlichen Parteien, wobei es den einen oder anderen Abweichler geben könnte.

Ich möchte Sie als Erstes nach Fällanden mitnehmen, zum Kreisel inmitten des Ortsteils Fällanden, der Ihnen sicher bekannt ist, wo es jeden Tag Stau gibt in alle Richtungen, morgens und abends. Es leiden die Automobilistinnen und Automobilisten, zu einem grossen Teil aber auch die Benützer des öffentlichen Verkehrs, wozu der Sprechende auch ab und zu zählt. Hier stimmt etwas grossflächig nicht. Fällanden ist in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren gewachsen. Es gibt daher auch mehr Ziel-/Quellverkehr, selbst generierten Verkehr. Fällanden ist ein unumstrittenes Einfallstor ins Glatttal, wenn man von der Pfannenstiel-Region kommt. Daher gibt es auch diese Einträge,

einerseits Binz, worüber wir schon abgestimmt haben, dann eben Fällanden und auch Schwerzenbach. Sie bilden zusammen ein System, das seit vielen Jahren so im Richtplan drin ist, Sinn macht und jetzt endlich in Schritten und Etappen umgesetzt werden soll.

Ich nehme Sie jetzt als zweites mit in die Gemeinde Fällanden, deren Exekutive eine verantwortungslose Verweigerungsstrategie fährt und dies seit Jahren – unkooperativ gegenüber dem Kanton, vertreten durch den Baudirektor und den Volkswirtschaftsdirektor und das Amt für Verkehr. Die Exekutive verweigert den Miteinbezug der Bevölkerung, verweigert Informations-Veranstaltungen, unabhängig davon, wie weit das Projekt oder die Projekt-Varianten fortgeschritten sind, unabhängig davon, ob jetzt Wahljahr ist oder nicht. Das Ganze wird totgeschwiegen, weil seit dieser Legislatur eine knappe Mehrheit in der Exekutive sitzt, die klar gegen diese Umfahrungsstrasse ist.

Umfahrungsstrassen, wir haben das bei anderen Objekten schon angesprochen und schon entsprechend argumentiert, sollen abschliessend von den Gemeinden, entweder an einer Gemeindeversammlung oder an der Urne entschieden werden, weil es auch immer kommunale Aspekte gibt. Es gibt kommunale Finanzierungsbeiträge. Es gibt Lösungen mit flankierenden Massnahmen, die ganz klar nicht der Kanton diktiert, sondern eben die Gemeinde entscheidend mitbestimmen kann, vor allem bei Situationen, wo Entlastung entstehen soll. Wir dürfen uns von den Gegnern – und die gibt es, die waren am Montagmorgen hier vor dem Rathaus, die sind vielleicht auch auf der Tribüne vertreten – nicht instrumentalisieren lassen, sondern müssen die Gemeinde zwingen, einen Entscheid herbeizuführen, den wir dann sicher respektieren müssen und dies so schnell wie möglich, damit nämlich Planungssicherheit in Fällanden entstehen kann bezüglich anderer Projekte, weitere Überbauungen und Erschliessungen, die ebenfalls da sind.

Das ist auch der Grund für den zweiten Antrag, nämlich das Projekt auf kurzfristig zu setzen, was heisst, dass nach einer allfälligen Annahme in der Gemeinde Fällanden diese Umfahrungsstrasse entweder in Etappen oder ganz innerhalb von zehn Jahren realisiert werden kann. Auch die Planungsgruppe Glatttal steht dezidiert hinter diesem Richtplaneintrag. Das ist die Planungsgruppe, die auch Fällanden einschliesst. Da sind auch überregionale oder regionale Überlegungen hier eingeflossen. Ich glaube, es ist ein starkes Signal, hinter diesem Antrag zu stehen und diesen zu unterstützen.

Ornella Ferro (Grüne, Uster): Alex Gantner hat es in seinem Votum gesagt. Es gibt freie Fahrt für den motorisierten Individual-Verkehr, unabhängig vom Bedürfnis der Bewohnerinnen und Bewohner, denn die Stimmbürgerinnen von Fällanden haben in den letzten 43 Jahren vier Mal die Umfahrung abgelehnt. Auch der Gemeinderat von Fällanden lehnte die Umfahrungslösung mit Entscheidung vom April 2011 und letztmals vom 14. Januar in diesem Jahr klar ab. Es wird über den Kopf der Bewohnerinnen hinweg entschieden – Planungsgruppe hin oder her. Die Mehrheit in Fällanden will diese Umfahrung nicht. Diese Scheinumfahrung würde die letzten Erholungsgebiete der Gemeinde zerstören und weitere Wohngebiete neu verlärmern. Konstruktive Vorschläge für bessere Lösungen gibt es aus der Gemeinde Fällanden. Sie sind vorhanden. Es sind Vorschläge, die rasch und kostengünstig realisiert werden können.

Die Grünen werden diesen Minderheitsantrag, der wahrscheinlich ein Mehrheitsantrag ist, nicht unterstützen. Es gilt, den Willen der Fälländerinnen und Fälländer zu respektieren.

Ratspräsident Bruno Walliser: Es artet langsam aus mit den Zwischenverpflegungen. Ich verstehe, dass drei Stunden relativ lange sind. Ich kann Ihnen aber versichern, dass ich beabsichtige, so gegen 18.00 oder 18.30 Uhr die heutige Sitzung zu beenden.

Zum Zweiten kann ich Ihnen mitteilen, dass Sie die Unterlagen heute auf Ihrer Bank deponiert lassen können. Alles, was darunter liegt, kommt weg.

Zum Dritten habe ich mich mit den Fraktionspräsidien abgesprochen, wir beginnen morgen nochmals um 14.00 Uhr, aber die ersten Abstimmungen beginnen erst ab 14.30 Uhr.

Stefanie Huber (GLP, Dübendorf): Obwohl ich mich in vielem Ornella Ferro anschliessen werde, muss ich leider hier ein bisschen länger werden. Aber mit dem Zwischenbericht von Ratspräsident Bruno Walliser haben Sie das womöglich schon wieder vergessen von vorher, dann kann ich es Ihnen in Erinnerung rufen.

Ein Teil des Kantonsrates möchte zusammen mit dem Regierungsrat Fällanden die erwähnte Umfahrung aufzwingen. Der Gemeinderat Fällanden hat sich in den letzten Jahren fast einstimmig, zumindest mehrheitlich gegen die Umfahrung ausgesprochen, zuletzt im Januar 2014. Der Gemeinderat, lieber Alex Gantner, ist ein demokratisch ge-

wähltes Gremium, zumal sich das Volk schon früher in der gleichen Art geäußert hat. Das Projekt wurde vor 30 Jahren angedacht. Seit der ersten Idee hat es neue Quartiere entlang der geplanten Strassenführung gegeben. Wenn Sie sich etwas zurücklehnen, erkennen Sie selber, dass das Projekt nicht grundlos seit 30 Jahren nicht über die Projektierung hinauskommt. Eine konsequente Haltung der Gemeinde Fällanden über so viele Jahre kann man nicht als Verweigerung bezeichnen, sondern eben als Konsequenz. Der Bezirk Uster hat auch ausserdem wahrlich etwas Besseres verdient als die Vision einer weiteren Umfahrungsstrasse.

Lassen Sie mich bitte an dieser Stelle einige der Vorbehalte gegen das Projekt noch einmal zusammenfassen. Der Dorfkreisel in Fällanden wird trotz Umfahrung weiterhin verstopft sein. Grund ist der hohe Anteil von Quell- und Zielverkehr auf der Achse zwischen Maur, Fällanden und Dübendorf. Die Lärmbelastung der Strassen wird im Gegensatz zur ersten Idee neben den bisherigen Achsen auch auf die Wohngebiete rund um die neue Umfahrungsstrasse ausgedehnt. Die Umfahrung würde neue Staus provozieren, dort, wo sich Umfahrung und heutige Achsen kreuzen. Die Busverspätungen würden auch nicht gemindert werden. Die Landschaft und die Ökologie, unter anderem der Wald rund um Fällanden würden massivst beeinträchtigt. Wertvolles Landwirtschaftsland ginge verloren. Der Naherholungsraum am Greifensee würde mit Lärm belastet. Das Projekt widerspricht der Kulturland-Initiative klar. Es werden mit der Umfahrung also keine Probleme gelöst.

Die Grünliberalen respektieren einerseits die Wünsche der Fälländer und setzen andererseits auf die Problemlösung statt Symptombekämpfung, wie es bereits schon auf dem Tisch liegt, es wurde erwähnt. Verkehrsberuhigende Massnahmen und Aufwertung des Dorfkerns, Ausbau des öffentlichen Verkehrs statt neuen Strassen. Vielen Dank für die Unterstützung der Kommissionsanträge 4.26 und 4.27.

Ich spreche gleich zu 4.28. Die Situation für Schwerzenbach ist nicht ganz so schwierig wie in Fällanden. Unter anderem ist die Opposition dort weniger ablehnend. Die Umfahrung in Schwerzenbach macht aber nur in einem Gesamtprojekt mit Fällanden Sinn. Auch für Schwerzenbach befürworten wir Grünliberalen alternative Lösungen. Vielen Dank auch hier für die unterstützende Kommissionsmehrheit.

Barbara Bussmann (SP, Volketswil): Ich spreche ebenfalls gleichzeitig zu den Anträgen 4.26, 4.27 und 4.28.

Gemäss einem Zweckmässigkeits-Bericht ZMB beträgt der Quell- und Zielverkehr in Fällanden 12'000 Fahrzeuge pro Tag. Dazu kommen der Binnen-Verkehr und der durch die Umfahrung nicht betroffene Durchgangsverkehr von Maur nach Dübendorf. Das heisst, über 50 Prozent des Verkehrsaufkommens lassen sich durch die Umfahrung nicht reduzieren. Der ZMB kam deshalb auch zum Schluss, dass die Umfahrung Fällanden nicht als zweckmässig beurteilt werden kann. Erst als die Gewichtung einiger Kriterien geändert wurde, kam er zu einem knapp positiven Schluss. Die Gemeinden Volketswil und Schwerzenbach verlangten eine zusätzliche aufwendige Nummernschild-Erhebung im Raum Schwerzenbach–Volketswil, die an einem Donnerstag und einem Samstag im Jahre 2011 durchgeführt wurde. Diese Erhebung zeigte, dass es sich auch in diesem Raum vorwiegend um Quell- und Zielverkehr handelt. Der Durchgangsverkehr, der von der Umfahrung profitieren könnte, bewegt sich in einem einstelligen oder tiefen zweistelligen Prozent-Bereich des gesamten Verkehrsaufkommens. Eine Umfahrung Schwerzenbach–Fällanden ist damit nicht gerechtfertigt.

Die wichtige und viel besuchte Buslinie von Fällanden zum Bahnhof Stettbach würde, da sie mehrfach die Hauptverkehrsrichtung kreuzt und durch Staus im Raume Dübendorf, ausgelöst durch Mehrverkehr wegen der Umfahrung, stark beeinträchtigt. Diese Umfahrung wird auch das Naherholungsgebiet von Fällanden durchschneiden. Allein die erste Etappe vom Schützenhaus zum Bollenrüti würde 40'000 Quadratmeter wertvolles Kulturland zerstören. Durch die zweite Etappe würde die Glattebene vom Dorf getrennt. In den vergangenen gut 40 Jahren konnte sich die Bevölkerung mehrfach zur Umfahrung äussern. Diese wurde jedesmal mit einem Verhältnis von 60 zu 40 Prozent abgelehnt. Ebenfalls zweimal abgelehnt hat der Gemeinderat Fällanden. Er fordert darum die ersatzlose Streichung dieses Karteneintrages.

Wir von der SP möchten der betroffenen Bevölkerung gegen ihren Willen keine Strasse aufzwingen und lehnen darum die Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach ab.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Wir haben es mehrfach gehört, die Gemeinde Fällanden will diese Umfahrung nicht. Eine Vergewaltigung der Gemeinde hätte nicht nur Auswirkungen für sie selber, sondern für die gesamte Umgebung. Das habe ich nun auch mehrmals gehört. Das kann doch nicht sein! Ich vermisse eigentlich heute die tollen Voten für den Kulturlandschutz von dieser Seite hier. Das wäre jetzt doch wirklich ein Beispiel, da könnte man Kulturland schützen, und man würde erst noch nur gewinnen und nicht verlieren.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Ich spreche zu 4.26 und 4.27 nur einmal. Meine Meinung deckt sich nicht mit der Haltung meiner Fraktion. Meine Fraktion gewichtet das überregionale Interesse höher als die Partikular-Interessen der Gemeinden.

Gerne gebe ich Ihnen meine Interessen-Bindung bekannt. Ich wohne knappe 50 Meter von der Fällandenstrasse entfernt, ganz in der Nähe des berühmten Nüsslikreisels in Wil in Dübendorf, und bin in dieser Angelegenheit ein Direktbetroffener. Durch meine berufliche Tätigkeit kenne ich die Situation rund um Fällanden, Maur und Schwerzenbach bestens. Seit über 40 Jahren wird an diesem Verkehrsknoten geplant und debattiert, diverse detaillierte Variantenstudien für mögliche Umfahrungsstrassen erstellt und wieder verworfen. Die hier vorliegenden Varianten würden jedoch ihrerseits wieder neue Belastungen in Dübendorf, Schwerzenbach und in den Aussenwachten von Maur, in Binz, Ebmatingen und Aesch verursachen. Weil die geplante Süd-West-Umfahrung Dübendorf bei der letzten Revision gestrichen wurde, würde der geplante Mehrverkehr von 41 Prozent nicht abschliessend sein. Der nächste Staupunkt vor dem Nüsslikreisel, bei mir vor der Haustüre, und ein Ausweichen auf die Quartierstrassen wären vorprogrammiert. Der Mehrverkehr führte zwangsläufig zu einer weiteren Behinderung des ÖV. Die gleichen Abschluss-Probleme von Mehrverkehr von 63 Prozent hätten Binz, Ebmatingen und Aesch. Diese Umfahrungen wurden mit der Teil-Revision 2005/2006 gestrichen, und die Tunnellösung in Binz ist zurzeit kein Thema.

Es ist doch schizophren, wenn eine geplante Umfahrungsstrasse in einer Gemeinde keine Jubelstürme auslöst. Da kann doch etwas nicht stimmen. Die Fälländer Bevölkerung weiss sehr genau, dass nach Abwägung aller aufgezeigten Fakten der Gesamtnutzen der sogenannten Umfahrung nicht gegeben ist. Wenn der Durchgangsverkehr von 30'000 Motorfahrzeugen nur auf 20'000, etwas mehr als die durch-

schnittliche Frequenz im Gotthard-Tunnel vermindert werden kann, kann doch niemand ernsthaft von einer Aufwertung des Zentrums sprechen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis und der unnötige Landverbrauch von sagenhaften 40'000 Quadratmetern sind in diesem Fall nicht zu verantworten.

Setzen wir unsere Ressourcen für Gescheiteres ein. Entwickeln wir Visionen. Wie wäre es zum Beispiel mit einer Ringbahn vom Bahnhof Stettbach über Fällanden, Maur, Mönchaltorf, mit Anschluss an Uster und zur Endstation der Forchbahn in Esslingen? Als besorgter Bürger des verkehrstechnisch stark belasteten Dübendorfs bitte ich Sie, die Minderheitsanträge 4.26 und 4.27 abzulehnen und die Umfahrungen aus dem Richtplan zu streichen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 85 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.26 abzulehnen.

4.27

Minderheitsantrag Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler, Orlando Wyss:

Objekt «Umfahrung Fällanden»

Realisierungshorizont: kurzfristig.

Ratspräsident Bruno Walliser: Aufgrund der Abstimmung zum Minderheitsantrag 4.26 erübrigt sich eine Abstimmung zum Minderheitsantrag 4.27.

4.28

Minderheitsantrag Orlando Wyss, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler:

Objekt «Umfahrung Schwerzenbach»

Das Objekt «Umfahrung Schwerzenbach» wird gemäss Antrag Regierung (V 4882) in den Richtplan aufgenommen: Hauptverkehrsstrasse, Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierungen, Begleitmassnahmen, langfristig (Trassesicherung).

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Alex Gantner hat es bei der Umfahrung Fällanden sehr ausführlich dargelegt. Wir wollen, dass dieser Eintrag im Richtplan belassen wird. Deshalb: Stimmen Sie diesem Minderheitsantrag zu.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.28 zuzustimmen.

4.29

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Alex Gantner, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler, Orlando Wyss:

Objekt «Flughofstrasse, Rümlang»

Das Objekt «Flughofstrasse, Rümlang» wird gemäss Antrag Regierung (V 4882) in den Richtplan aufgenommen:

Hauptverkehrsstrasse, Verlegung Flughafenstrasse in Abstimmung mit Plangenehmigungsverfahren für Flughafenausbauten (vgl. Pt. 4.7.2b Nr. 1), Verlegung und Überbrückung Glatt (vgl. Pt. 3.4.2 Nr. 7), mittel- bis langfristig.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die Flughafenstrasse in Rümlang liegt genau vor der Westpiste des Flughafens Zürich. Bei einer allfälligen Verlängerung der Piste müsste man die Strasse zurückversetzen und zudem die Glatt auf circa einer Länge von 150 Metern überdecken. Es ist wichtig, dass wir dieses Objekt vorsorglich im Richtplan eintragen. Wir müssen uns die Option der Pistenverlängerung offen halten. Ob die Pistenverlängerung kommen wird oder nicht, wird nicht abschliessend hier im Kantonsrat entschieden, sondern in dieser Frage wird das Stimmvolk das letzte Wort haben. Diese Option sollen wir auch der Bevölkerung weiterhin offen lassen.

Deshalb werden wir dafür stimmen, dass dieses Objekt wieder in den Richtplan aufgenommen wird.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Dieses Strassenbauvorhaben gehört in das vom Kommissionspräsidenten zu Beginn erwähnte Päckli von einigen Strassenbauprojekten, das für uns weder zwingend nötig, geschweige denn sinnvoll ist. Gerade bei der ursprünglich geplanten

Verlegung der Flughafenstrasse kann man es sehr gut aufzeigen. Diese Verlegung hat keinerlei Entlastungswirkung für die Bevölkerung und ist für uns daher ein No-Go und absolut sinnlos.

Die Mehrheit der KEVU war ebenfalls dieser Ansicht. Das ist der Hauptgrund, weshalb wir gegen die Verlegung der Flughafenstrasse sind.

Der zweite Grund ist, dass diese Verlegung natürlich mit einer allfälligen Pistenverlängerung in Zusammenhang steht, welche wir bekanntlich ablehnen. Darum braucht es auch aus diesem Blickwinkel die Verlegung der Flughafenstrasse nicht. Dazu aber mehr übernächste Woche. Ich denke, wir sollten jetzt wirklich nicht schon der Flughafenfendebatte vorgreifen.

Bitte lehnen Sie den Minderheitsantrag ab.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Wir wollen die Pistenverlängerung nicht. Wir wollen die Glattverlegung nicht. Wir wollen auch die Verlegung der Flughafenstrasse nicht – gleich wie Priska Seiler Graf demnächst wieder in diesem Saal.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Auch wir wollen keine Pistenverlängerung, keine Überbrückung der Glatt und selbstverständlich auch keine Verlegung der Flughafenstrasse.

Ich finde es relativ schwierig, wenn wir jetzt schon beginnen, auf mutmassliche Projekte zu reagieren. Wenn ich höre, was wir alles sonst noch so planen, dann könnte man mutmasslich noch vieles machen. Zum Beispiel hätte man beim Flughafen Dübendorf die ganzen Zufahrten auch jetzt festlegen müssen und nicht erst das eine machen ohne das andere. Hier machen Sie das andere, ohne das eine zu wissen. Wie auch immer, Sie können es so oder so drehen, irgendwann ist der Sack voll. Irgendwann übertreiben Sie es. Irgendwann müssen auch Sie sich einmal in Geduld üben. Das wird später entschieden.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.29 anzunehmen.

4.30

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Alex Gantner, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler, Orlando Wyss:

Objekt «Wehntalerstrasse, Regensdorf–Anschluss Affoltern»

Das Objekt «Wehntalerstrasse, Regensdorf–Anschluss Affoltern» wird gemäss Antrag Regierung (V 4882) in den Richtplan aufgenommen:

Hauptverkehrsstrasse, Ausbau der bestehenden Strasse auf drei Fahrstreifen, abzustimmen mit Moorschutz, mittel- bis langfristig.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Auch dieser Antrag nimmt den Richtplan-Eintrag, wie er vom Regierungsrat vorgeschlagen wird, auf. Wir sind auch hier wieder regierungstreu, Sabine Ziegler. Als Zubringer ins Furt- und Wehntal, nach Regensdorf sowie zum Bezirkshauptort Dielsdorf bildet die Achse der Wehntalerstrasse eine eigentliche Hauptschlagader der Region. Nebst der notwendigen Entschärfung der Verkehrssituation bietet der Ausbau auch Chancen zur Entflechtung des Veloverkehrs mit dem regen Fussgängerverkehr, namentlich für die Tausenden von Erholungssuchenden an den schönen Wochenenden. Rund um den Katzensee könnte eine attraktive und auch ökologisch verträgliche Alternative zur jetzt bestehenden Fussgänger-Autobahn zum Beispiel in Form eines Holzstegs geschaffen werden. Wenn Sie nun sagen, das sei nicht möglich, antworte ich Ihnen mit Blick zu Marcel Burlet: Wenn wir dort ein Tram bauen wollen, dann geht es auch mit der dritten Spur. Der Ausbau entschärft die angespannte Verkehrslage, schafft mehr Sicherheit für den Langsamverkehr und erhöht die Attraktivität für Fussgänger.

Sagen Sie Ja zu dieser Aufwertung der Nabelschnur ins Unterland.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Die KEVU hält es nach dem Bundesgerichtsurteil zur Oberlandautobahn für unmöglich, die Wehntalerstrasse beim Katzensee zu verbreitern. Auf beiden Seiten liegen absolut geschützte Flachmoore von nationaler Bedeutung. «Absolut geschützt» heisst, dass keine Interessenabwägung des Moorschutzes mit anderen Interessen stattfinden darf.

Die KEVU will das Objekt Nummer 26 gemäss Regierungsantrag deshalb streichen.

Eine Minderheit der KEVU will das Objekt mit Minderheitsantrag 4.30 belassen, worauf die Mehrheit wiederum eventualiter mit Antrag 4.30.1 beantragen würde, den expliziten Ausbau auf drei Fahrstreifen zu streichen.

Ich beantrage Ihnen, der wahrscheinlichen neuen Rechtslage, die uns auch im Unterkapitel «ÖV» noch begegnen wird, und der Kommission zu folgen und den Minderheitsantrag 4.30 abzulehnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Sie haben es gehört, und Sie sehen es. Abzustimmen mit Moorschutz, links ist Moor, rechts ist Moor. Aus die Maus!

Marcel Burret (SP, Regensdorf): Auch unten und oben ist Moor. Es ist wirklich alles in der Moorlandschaft. Die Strasse steht auf Pfählen. Ich staune, wie ein Vertreter aus dem Furttal von einer Hauptschlagader des Verkehrs sprechen kann. Das stimmt. Es ist beinahe eine zweite Autobahn neben der Gubiströhre. Es ist einfach zu viel Verkehr. Es ist ein bisschen kompliziert. Wir haben einen Hauptantrag und einen Eventualminderheitsantrag. Wir wollen auch keine dritte Spur. Uns reicht es, wenn es so ist wie bisher. Wir wollen keine grossen Auffahrten auf die Autobahn, sondern wie früher, als man in Wettingen eine Art Tropfenzählssystem integriert hat. Dann hatten wir wirklich eine Zeit lang weniger Verkehr im Furttal. Wenn Sie diese drei Spuren bewilligen, würden wir mit dieser Entscheid total gegen den Naturschutz stimmen. Es gibt ja zwei Anträge. Dann sind Sie nicht mehr glaubwürdig auf der rechten Seite. Dann müssen Sie nie mehr von Kulturausgleichsflächen und Naturschutz sprechen. Das ist wirklich eine bundesnationale Stelle, die es zu schützen gilt. Das wissen Sie ganz genau. Im Vernetzungskorridor bis nach Rümlang darf man einfach nicht irgendetwas für den Strassenbau opfern. Das geht nicht.

Noch eine Mitteilung an den Präsidenten: Auch der Cato (*der Ältere, römischer Geschichtsschreiber*) hat immer gesagt: «Ceterum censeo sessionem <concili turicensis> (*Abwandlung*) delendam esse», frei zu Deutsch, diese Sitzung hätte um halb sechs Uhr zu Ende sein sollen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Ich weiss gar nicht, wieso Marcel Burret auf diese Idee kommt. Sie können das Geschäftsreglement lesen. Dort steht, in der Regel dauert die Sitzung vier Stunden. Ich gehe da-

10756

von aus, dass Lehrer im Kanton Zürich 14 Uhr und vier Stunden zusammenzählen können. Das gibt 18 Uhr.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.30 zuzustimmen.

4.30.1

Eventualantrag

Falls das Objekt «Wehntalerstrasse, Regensdorf–Anschluss Affoltern» nicht aus dem Richtplan gestrichen wird:

... Ausbau der bestehenden Strasse, abzustimmen ...

Eventualminderheitsantrag Lorenz Habicher, Alex Gantner, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler, Orlando Wyss:

Gemäss V 4882: ... Ausbau der bestehenden Strasse auf drei Fahrstreifen, abzustimmen ...

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 63 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Eventualminderheitsantrag 4.30.1 zuzustimmen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die Abstimmung war unklar. Sie haben diesmal gesagt, wer dem Kommissionsantrag zustimmt, solle die Ja-Taste drücken. Dann hat die Kommission obsiegt, nicht der Minderheitsantrag.

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Eventualantrag ist von der Mehrheit der KEVU gestellt. Das ist ein Kommissionsantrag. Es ist korrekt. Der Kommissionspräsident bestätigt mir das. Wenn Ruedi Lais das sagt, wird das schon stimmen.

Wenn Sie falsch abstimmen, ist das nicht mein Problem, sondern Ihres.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Da liegt offenbar eine gewisse Verwirrung vor. Das rührt daher, dass wir zwei Eventualanträge haben. Wir hatten es effizient machen und nicht mehr darüber sprechen wollen. Aber offenbar haben nicht alle mitgekriegt, in welche Richtung es geht. Ich stelle den Antrag auf *Rückkommen*. Wir müssen diese Abstimmung wiederholen, damit es seine Ordnung hat.

Ratspräsident Bruno Walliser: Ich stelle aber auch fest, dass meine Sitzungsleitung korrekt war. Ihre Aufmerksamkeit lässt langsam nach. Das bestärkt mich im Entscheid, langsam zu schliessen.

Abstimmung über Rückkommen

Der Kantonsrat beschliesst mit 108 Stimmen Rückkommen auf den Eventualminderheitsantrag 4.30.1 Rückkommen ist beschlossen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Der Kommissionsantrag lautet: Wenn die Strasse nicht gestrichen ist, dann soll sie aber nicht auf drei Spuren ausgebaut werden. Wenn Sie diesem Antrag zustimmen, dann bleibt die Strassen wie vorhin beschlossen drin. Sie wird aber nicht ausgebaut. Wenn Sie den Antrag ablehnen, dann steht drin, sie solle ausgebaut werden.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Der Kommissionspräsident hat es erklärt. Der Eventualminderheitsantrag der Kommission kommt eigentlich dem Status quo gleich. Es entspricht auch keinem Ausbau. Wenn Sie keine dritte Spur bauen, gibt es auch keinen Ausbau. Deshalb müssen wir konsequenterweise diesen Eventualantrag der Kommission ablehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Eventualminderheitsantrag 4.30.1 abzulehnen.

4.31

Minderheitsantrag Roland Munz, Robert Brunner, Marcel Burlet, Andreas Hasler, Ruedi Lais, Barbara Schaffner, Andreas Wolf:

Objekt 21, «A 53, Oberlandautobahn ... Betzholz»

Objekt 21, «A 53, Oberlandautobahn ... Betzholz», wird aus dem Richtplan gestrichen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Minderheitsantrag ist zurückgezogen.

4.32

Minderheitsantrag Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler, Orlando Wyss:

Objekt 25, «Moosackerstrasse Uster»

Realisierungshorizont gemäss V 4882: kurz- bis mittelfristig.

Alex Gantner (FDP, Maur): Bei diesem Minderheitsantrag geht es um eine kleine Verkürzung des Realisierungshorizonts, um wieder auf die ursprüngliche Vorlage zurückzukommen, nämlich auf kurz- bis mittelfristig. Wer die Situation in Uster kennt, weiss, dass es mit dem Verkehrskonzept in Uster und im Grossraum Uster langsam vorwärtsgeht. Es gibt den Kreditbeschluss zu Uster-West. Da wissen wir, dass es noch einige Komplikationen gibt. Trotzdem ist man hier einen Schritt weiter. Im Weiteren ist man daran, den Stadtkern von Uster entsprechend zu beruhigen. Da sind mannigfache Massnahmen ergriffen worden. Da möchte ich kurz auf mein Eintretensvotum zu diesem ganzen Kapitel verweisen. Wir sind sieben Jahre weiter. Daher macht es Sinn, dass man die Fristigkeit etwas aggressiver hineinschreibt auf kurz- bis mittelfristig. Das sind immer noch 10 bis 15 Jahre, bis die Moosackerstrasse in Uster dann realisiert werden soll. Das soll ein politisches Signal sein, dass dieses Projekt als nächstes in Angriff genommen werden kann mit allen flankierenden Massnahmen, die auch hier vorgesehen sind.

Ich bitte Sie, den Antrag zu unterstützen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Noch ein Hinweis für alle, die gerne über die nicht mehr aktuelle Oberland-Autobahn gestritten hätten. Wir haben diesen Antrag nach dem Bundesgerichts-urteil sistiert. Diese Sistierung erfolgte erst nach der Verabschiedung der Vorlage. Deshalb haben Sie den Antrag 4.31 noch in den Unterla-gen. Dazu wird es eine weitere Richtplan-Vorlage geben mit der neu-en Linienführung.

Zum Objekt Nummer 31, Antrag 4.32. Dieses Objekt ist eng verknüpft mit dem Objekt Nummer 32 respektive in der b-Vorlage 26, Uster-West.

Wir von der KEVU verzichten darauf, nach den Entscheiden des Kan-tonsrates zur Kreditvorlage Uster-West und zur Einzelinitiative, wel-che diesen Entscheid in Wiedererwägung ziehen wollte, erneut eine Debatte zu Uster-West loszutreten. Das Verkehrskonzept der Stadt Uster betrachtet die KEVU als in sich stimmig. Es stimmt mit den Plänen zur Stadtentwicklung überein. Im klaren Widerspruch dazu steht aber die Annahme der kommunalen Volksinitiative für eine Un-terführung der Eisenbahnlinie Zürich–Uster bei der Winterthurerstras-se im November 2013. Auf einer anderen, nämlich der Gerichtsebene ist das gegenüber der Kreditvorlage leicht abgeänderte Strassenprojekt Uster-West angefochten. Diese Konflikte zu lösen, ist nicht Sache des Richtplans und somit des Kantonsrates.

Eine Minderheit der KEVU möchte die Realisierung des Verkehrs-konzepts in Uster beschleunigen, indem sie die Fristigkeit der Moos-ackerstrasse als Verbindung von Uster-West und dem Süden der Stadt Uster von mittel- auf kurz- bis mittelfristig ändert.

Die Kommissionmehrheit hält das für nicht realistisch und beantragt Ihnen, dem Antrag des Regierungsrates zuzustimmen und den Min-derheitsantrag 4.32 abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 76 Stimmen (bei 0 Enthaltun-gen), dem Minderheitsantrag 4.32 zuzustimmen.

Die Beratungen werden unterbrochen.

10760

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

– Pädophilie/Hebephilie: Prävention, Informationsaustausch und Massnahmen

Anfrage Roger Bartholdi (SVP, Zürich)

Schluss der Sitzung: 18.00 Uhr

Zürich, den 13. März 2014

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
7. April 2014.