

10. Teilrevision 2024 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr»

Antrag des Regierungsrates vom 19. November 2025 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 17. März 2026

Vorlage 6061a

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt, somit ist Eintreten beschlossen.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Bei dieser Richtplan-Teilrevision geht es um einen einzigen Punkt im Kapitel «Verkehr». Das bisher geplante Vorhaben Autobahn-zusammenschluss Bülach–Glattfelden wird ersetzt durch ein redimensioniertes Vorhaben, das einen Ausbau auf vier Streifen zwischen dem Autobahnende Bülach Nord und dem Kreisel Chrüzstrasse umfasst. Zudem wird aufgrund einer anstehenden Sanierung die Umfahrung Glattfelden von einer Hochleistungsstrasse in eine Hauptverkehrsstrasse abklassiert, und die Anzahl der erforderlichen Fahrspuren wird überprüft. Durch diese Abklassierung werden 12 Hektaren Land frei, die teilweise als neue Fruchtfolgefläche und teilweise als ökologisch hochwertiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen hergerichtet werden können, eine im Kanton Zürich äusserst seltene Chance. Die KEVU hat den regierungsrätlichen Antrag kritisch geprüft, insbesondere auch auf die Vereinbarkeit mit dem Anti-Stau-Artikel (*Artikel 104 Absatz 2^{bis} der Kantonsverfassung*), und beantragt einstimmig, diese Teilrevision festzusetzen sowie den Erläuterungs- und den Mitwirkungsbericht zur Kenntnis zu nehmen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Man könnte dieses Vorhaben als klein, aber fein und wahrscheinlich – vom Thema her – auch als etwas unerwartet bezeichnen. Konkret, und eben für viele überraschend, schlagen wir Ihnen die Abklassierung einer Hochleistungsstrasse bei der Umfahrung Glattfelden vor. Sie soll eine neue Hauptverkehrsstrasse werden. Und, glauben Sie mir, als ich zum ersten Mal davon gehört habe, das ist jetzt schon eine Weile her, habe ich zuerst auch gedacht: Das ist jetzt speziell, dass man etwas abklassieren will. Dann habe ich aber auch schnell erkannt, welche Opportunitäten wir damit erreichen können, welche künftigen Handlungsoptionen für den Kanton Zürich wir damit schaffen können – zum Beispiel für dringend benötigte Fruchtfolgeflächen. Wir brauchen Fruchtfolgeflächen für alle künftigen Strassen- und Infrastrukturausbauten. Sie sind im Kanton Zürich sehr, sehr rar, und es ist immer eine grosse Herausforderung, sie kompensieren zu können. Also wir schaffen Opportunitäten. Dann schaffen wir auch ökologische Ausgleichsflächen, die wir beim Infrastrukturausbau der Zukunft ebenfalls brauchen. Und schlussendlich geht es jetzt auch darum, zu entscheiden, welche Aufwände wir beim Unterhalt und Betrieb dieser grossen Flächen betreiben.

Das Viadukt selber bleibt bestehen, wir können es ja nicht einfach halbieren, aber wir erhalten Sicherheit, wie wir es dann sanieren. Natürlich habe ich auch sofort gefragt: Und wie ist das jetzt mit dem Verfassungsartikel vereinbar? Wir haben sogar ein Rechtsgutachten bestellt, weil wir natürlich ganz sicher sein wollten, dass wir mit dieser Vorlage keinen Verfassungsbruch begehen. Das Rechtsgutachten ist klar zum Resultat gekommen, dass die Vereinbarkeit gegeben ist und dass wir noch genügend Kapazität haben, auch in Zukunft. Wir haben ja für das Jahr 2040 eine durchschnittliche Werktagsbelastung von 9000 Fahrzeugen berechnet, und da sind auch zwei Spuren immer noch völlig ausreichend und immer noch sehr, sehr gut dotiert. In diesem Sinne habe ich mich gefreut, dass wir sogar einen einstimmigen Beschluss in der Kommission erzielen konnten, weil ich auch überzeugt bin, dass die Chance, die wir dadurch gewinnen, viel grösser ist und nichts an der Kapazität passiert. Nun gibt es trotzdem Anträge. Ich bitte Sie, diese aber abzulehnen und dem Antrag des Regierungsrates sowie dem einstimmigen Kommissionsantrag zuzustimmen. Vielen Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die SVP hat der Abklassierung der Umfahrung Glattfelden in der Kommission noch zugestimmt. Seither hat sich die Ausgangslage jedoch verändert. Nach der Abstimmung über die Nachhaltigkeitsinitiative (*eidgenössische Abstimmung über die Volksinitiative «Keine 10-Millionen-Schweiz! [Nachhaltigkeitsinitiative]» vom 14. Juni 2026*) ist klar geworden, dass die starke Zuwanderung ungebremsst weitergeht. Damit steigen auch die Anforderungen an unsere Verkehrsinfrastruktur. Der Druck auf Strassen und Siedlungsräume nimmt weiter zu.

Hinzu kommt, dass die Umfahrung Glattfelden für den regionalen Verkehr nach wie vor eine wichtige Funktion erfüllt. Insbesondere aufgrund des hohen Anteils an Schwerverkehr im Zusammenhang mit den Kiesgruben ist eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur weiterhin notwendig. Eine Abklassierung sendet ein falsches Signal aus. Vor diesem Hintergrund ist es aus unserer Sicht nicht der richtige Zeitpunkt, bestehende Verkehrsflächen oder langfristige Infrastrukturreserven aufzugeben. Im Gegenteil: Wir werden in Zukunft jede leistungsfähige Verkehrsverbindung benötigen, um die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft sicherzustellen. Der Richtplan ist auf eine langfristige Perspektive ausgerichtet. Gerade deshalb sollten wir keine Infrastruktur vorschnell abklassieren, deren Bedeutung in Zukunft wieder zunehmen könnte. Was einmal aus dem Richtplan gestrichen oder abklassiert ist, lässt sich später nur mit erheblichem Aufwand wieder aufnehmen. Aus diesen Gründen lehnt die SVP die Abklassierung der Umfahrung Glattfelden heute ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir freuen uns über jede gestrichene Autobahn im Richtplan, vor allem wenn eine bereits gebaute Autobahn im Richtplan gestrichen und dann auch mittelfristig zurückgebaut wird; wobei dieses kurze Stück eigentlich kaum Autobahn genannt werden kann, aber das wird es ja nun auch nicht mehr sein. Leider bleibt die grosse Brücke über die Glatt bestehen. Das macht

statisch wohl Sinn, aber wird in Zukunft schon Zeuge eines sehr sinnlosen Projekts sein. Wir hoffen, dass auch auf der Brücke nur noch auf einer Seite die zwei Fahrspuren verbleiben. Dann kann die andere Hälfte für einen tollen Veloweg eingesetzt werden. Dies soll im regionalen Richtplan hoffentlich so eingetragen und dann im Rahmen des Umbaus umgesetzt werden. Durch die schmalere Strasse werden natürlich Flächen frei, diese können als Fruchtfolgeflächen der Landwirtschaft dienen oder als Naturflächen Sinn machen und natürlich einen tollen Veloweg dem Rhein entlang ermöglichen. Wir stimmen zu.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Die Vorlage wurde Ihnen bereits von unserem KEVU-Präsidenten und der Frau Regierungspräsidentin erläutert. Hier möchte ich einfach zwei Punkte hervorheben, die für die FDP-Fraktion relevant sind: Einerseits zeigt die Verkehrsprognose, dass es auch in Zukunft für die heutige Einteilung der Strasse keinen Bedarf gibt und deshalb eine Abklassierung möglich ist. Und zweitens zeigt uns das Rechtsgutachten, das die Regierung in Auftrag gegeben hatte und das der Kommission vorlag, dass diese Abklassierung mit dem Anti-Stau-Artikel der Kantonsverfassung vereinbar ist. Die FDP-Fraktion wird daher der Vorlage zustimmen, auch wenn es nicht per se der beliebteste Beschluss ist, eine Strasse abzuklassieren. Aufgrund meiner beiden Vorredner muss ich sagen: Ein Wermutstropfen bleibt mir. Bis anhin empfand ich die Diskussion in der Kommission als sehr sachlogisch, jetzt kam leider die Ideologie dazu, auf beiden Seiten. Das finde ich sehr schade; manchmal darf man auch einfach nur pragmatisch sein. Danke schön.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Die GLP-Fraktion unterstützt diese Anpassung im Kapitel 4 «Verkehr» ausdrücklich. Sie schafft eine sachgerechte planerische Grundlage für die Weiterentwicklung im Raum Bülach–Glattfelden und sorgt dafür, dass die Verkehrsinfrastruktur entsprechend ihrer tatsächlichen Funktion eingeordnet wird. Besonders wichtig ist für uns die Abklassierung der Umfahrung Glattfelden. Sie eröffnet die Möglichkeit, die künftige Ausgestaltung mit mehr Augenmass zu prüfen und auf überhöhte Ausbaustandards zu verzichten, wo sie nicht notwendig sind.

Das ist nicht nur verkehrlich sinnvoll, sondern auch aus Sicht von Umwelt, Boden und Landschaft ein klarer Vorteil. Auch ich habe mich deshalb wie Regierungspräsidentin Frau Walker Späh sehr gefreut über die Einstimmigkeit in der Kommission und bin nun äusserst erstaunt über die Meinungsänderung der SVP – wobei, nein, eigentlich nicht. Leider fehlt mir aber bei euren Begründungen irgendwie die Kreativität. Wo auf unnötige Überkapazitäten verzichtet wird, sinkt in der Regel auch der Druck auf die Flächenbeanspruchung. Gerade im ländlichen Raum ist das ideal und zentral, weil jeder überdimensionierte Ausbau zulasten von Bodenqualität, Landschaft und halt auch von Fruchtfolgeflächen geht. Diese Abklassierung ist deshalb richtig und vielleicht sogar wegweisend. Sie schafft Spielraum für eine Lösung, die funktional genügt, und Boden und Kulturland werden zurückgewonnen, das ist insbesondere im Interesse der Landwirtschaft. Wer

diese Anpassung ablehnt, allen voran anscheinend die SVP, erweist der Landwirtschaft einen Bärendienst, weil damit der Druck auf flächenintensivere Infrastrukturen erhöht statt reduziert wird. Für die GLP bleibt klar, dass die weiteren Planungsschritte sorgfältig erfolgen müssen. Verkehrswirkung, Sicherheit, Umweltfolgen und die Einbettung in eine zukunftsfähige Gesamtstrategie müssen in der weiteren Bearbeitung überzeugend aufgezeigt werden. Wir unterstützen deshalb die Vorlage.

Jonas Pfister (Grüne, Winterthur): Wir Grünen danken der Regierung und im Speziellen der Volkswirtschaftsdirektorin für den Mut, eine in der Vergangenheit zu gross dimensionierte und zu breit gebaute Strasse im Richtplan abzuklassieren. Gerade im Wissen um Artikel 104 Absatz 2^{bis} der Kantonsverfassung freut es uns sehr, wenn Einsicht und Weitsicht bewiesen werden: Einsicht, dass die im RRB (*Regierungsratsbeschluss*) 1966/4387 erstmals aufgelegte A50 heute aus der Zeit gefallen ist, Weitsicht, den bestehenden Abschnitt im Zuge einer kommenden Strassensanierung zu redimensionieren. Es freut uns mit Blick in die Parteienlandschaft, dass dieses Regierungsgeschäft eine überaus solide Mehrheit haben wird, auch wenn wir jetzt erfahren haben, dass sie nicht ganz so überzeugend gross ist wie noch in der Kommission selbst. Eine Redimensionierung der Umfahrung Glattfelden auf eine Spur pro Richtung ist mit Blick auf den DTV (*durchschnittlicher täglicher Verkehr*) und dessen Prognosewerte keine Reduktion der Verkehrskapazität unterhalb der Nachfragegrenze und, zur SVP gesagt, auch nicht in Bezug auf die Abstimmungsergebnisse von kürzlich. Die bauliche Reduktion bietet eine im Strassenbau äusserst seltene Chance. In der Regel verliert man durch Strassenbauten Grünflächen, hier aber können wir welche hinzugewinnen, sei es in Form von Fruchtfolgeflächen und/oder von ökologischen Ausgleichsflächen. Ganz zum Schluss möchte ich sagen: Was wir heute haben, ist grüne Verkehrspolitik aus dem blauen regierungsrätlichen Lager. Gerne mehr davon.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die Mitte-Fraktion ist mit dieser Teilrevision des Richtplans einverstanden. Mit dem Ausbau auf vier Streifen zwischen dem Autobahnende Bülach Nord und dem Kreisel wird die nötige Anpassung vorgenommen. Dazu passend wird die nicht mehr so gross benötigte Umfahrung Glattfelden abklassiert. Wir freuen uns auf die gute Nutzung der frei werdenden Flächen, was leider sehr selten möglich ist. Die Mitte-Fraktion, wie gesagt, ist mit dieser Teilrevision einverstanden.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich kann mich kurzfassen: Auch die Alternative Linke wird diesem Vorhaben zustimmen. Es ist wirklich sehr schön, dass wir für einmal nicht mehr Fläche zubetonieren und zuasphaltieren, sondern dass wir hier ein wenig Fläche zurückgewinnen, sei es nun für die Landwirtschaft, auch wenn es offenbar bei den Landwirten in der SVP weniger Freude auslöst und sie es trotzdem ablehnen, sei es für ökologische Ausgleichsflächen oder Velowege oder was auch immer. Ich glaube, man kann dann im Nachhinein schauen, was hier am

besten ist. Allgemein kann man zur A50 sagen: Ja, die steht ein wenig quer in der Landschaft – ursprünglich als ziemlich grosses Vorhaben geplant, bis fast nach Wülflingen. Selbst wenn das gebaut worden wäre, könnte man heute festhalten: Wahrscheinlich wäre auch das ziemlich überdimensioniert und quer in der Landschaft. Von daher ist die Änderung fast überfällig, wir stimmen zu.

Andreas Keiser (SVP, Glattfelden): Die Abklassierung der Umfahrung Glattfelden wird damit begründet, dass die Strasse heute überdimensioniert sei und im Rahmen der nächsten Sanierung die Anzahl Fahrstreifen reduziert werden könne. So weit, so kurzsichtig. Es mag zwar richtig sein, dass die Kapazitätsreserven gross sind, und vermutlich würde man die Strasse heute nicht nochmals so bauen. Gute Strassenverkehrsinfrastruktur wird aber nicht erst dann gebaut oder erhalten, wenn sie permanent überlastet ist. Und wer weiss, ob die ursprünglich geplante Autobahn zwischen Winterthur und Basel in Anbetracht der masslosen Zuwanderung nicht doch irgendwann notwendig sein wird. Kommt hinzu, dass eine Abklassierung erst die Voraussetzung für den Rückbau schafft, der aber vor allem für die Lättenbrücke tatsächlich wenig Sinn macht. Wir sollten existierende und funktionierende Strassenverkehrsinfrastrukturen nicht künstlich verschlechtern. Die Umfahrung Glattfelden erfüllt ihre Aufgabe, sie entlastet den Ortskern und stellt eine leistungsfähige Verbindung im Zürcher Unterland dar. Eine Abklassierung sendet tatsächlich das falsche Signal: Statt bestehende Infrastruktur zu erhalten und für kommende Generationen zu sichern, bauen wir sie ohne Not zurück. Bitte lehnen Sie die Abklassierung der Umfahrung Glattfelden ab, sie dient weder der Verkehrssicherheit noch einer vorausschauenden Verkehrsplanung.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Das sehe ich ganz anders als der andere Vertreter aus Glattfelden. Als Vertreter des Zürcher Unterlandes und ehemaliger Glattfelder möchte ich mich ganz kurz zum Geschäft äussern. Ich kann mich noch an die Eröffnung der Umfahrung um Glattfelden im Jahre 1978 erinnern. Ich habe das Fest als kleiner Bub miterleben können, die Stimmung war euphorisch. Die Autobahn galt damals als Symbol für Fortschritt und Zukunft. In den Sechziger- und Siebzigerjahren plante man Grosses, entlang des Rheins sollte eben diese leistungsfähige Autobahn zwischen Winterthur und Basel entstehen. Die heutige A50 war als Teil dieses Netzes vorgesehen, aber realisiert wurde nur dieser 4 Kilometer lange Abschnitt. Für manche Menschen hatte der Bau entscheidende Folgen: Der Hof von Walter Spuhler wurde durch die Autobahn so stark beeinträchtigt, dass seine Familie wenige Jahre danach nach Kanada ausgewandert ist, weil er dort wieder Landwirtschaft betreiben konnte.

Heute, fast 50 Jahre später, zeigt sich ein völlig anderes Bild. Die A50 dient nur als Dorfumfahrung. Mit rund 13'000 Fahrzeugen pro Tag ist eine vierspurige Autobahn mit Pannestreifen deutlich überdimensioniert. Zum Vergleich: Auf der A51 zwischen Bülach und Flughafen, auch vierspurig, verkehren täglich 40'000 Fahrzeuge, mitten durch Bülach 16'000 und durch Embrach 19'000 auf zweispurigen Dorfdurchfahrten. Eine derart breite Infrastruktur wie die A50 verursacht

hohe Unterhaltskosten. Ich denke, wenn es immer ums Sparen geht, nehmen Sie diesen Aspekt mit aus der SVP – wenn man mal sparen kann, ja, dann macht man wieder nicht mit. Mit dem Rückbau bietet sich die Chance, Kosten zu senken, wertvolle ökologische Ausgleichsflächen in einem Gebiet mit höchstem Potenzial an Magerwiesen anzulegen und auch zusätzliche Fruchtfolgeflächen zu schaffen. Lassen Sie uns diese Chance nutzen.

Urs Wegmann (SVP, Neftenbach): Ich wurde ja als Landwirt auch angesprochen mit der Frage, wie man da nicht dafür sein könne. Also beim besten Willen, wenn Ihnen so viel an den Fruchtfolgeflächen liegen würde, wie Sie jetzt tun, dann müssten Sie ganz anders dagegen vorgehen, dass wir ständig überall noch mehr zubetonieren; man redet schon wieder von Neueinzonungen zum Bauen. Also diese paar Quadratmeter, von denen wir hier sprechen, die retten die Landwirtschaft wirklich nicht. Und von Herrn Hoesch habe ich gehört, diese Brücke sei lächerlich für die Autos – überdimensioniert und lächerlich. Und dann kommt er mit der Idee, einen Veloweg daraus zu machen – und das soll dann weniger überdimensioniert und weniger lächerlich sein? Na ja, und wie stellen Sie sich dann das vor: Wird das nur ein Veloweg, wo man hin- und herfahren kann, oder muss der auch noch da hingeführt werden? Wie soll er da hingeführt werden? Genau, über Fruchtfolgefläche. Also ich sehe da nicht so einen grossen Gewinn. Ja, es gäbe vielleicht ein bisschen etwas, und ja, man könnte etwas wiederherstellen. Das ist aber nie so gute Fruchtfolgefläche wie die, die man nie zerstört hat. Darum ich bitte Sie, erinnern Sie sich auch in anderen Debatten daran, wie vehement Sie sich jetzt dafür einsetzen, und tun Sie das dann auch und richten Sie Ihre Politik konsequent danach aus, dass wir nicht ständig mehr überbauen müssen, mehr Infrastruktur bauen müssen. Und dazu gehört nun einmal, dass weniger Menschen hierherziehen, alles andere wird nichts nützen. Danke.

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt): Ich bin ebenfalls der Meinung, dass diese Abklassierung nicht stattfinden soll. Grundsätzlich ist es widersinnig, eine Strasse zurückzubauen, wenn wir uns heute nicht sicher sind, ob diese in den nächsten 30 oder 40 Jahren benötigt wird. Weshalb sage ich das, «30 oder 40 Jahre»? Wir haben im Zürcher Unterland vom Kantonsrat vor rund 20 Jahren einen Auftrag erhalten, nämlich die Strassen aus dem Neeracherried zu verlegen. Wir, die Anrainergemeinden, und BirdLife sind heute mit der Baudirektion zusammen dabei, dieses Projekt weiterzuentwickeln, Planungshorizont 2040. Dieses Beispiel zeigt einfach auf, wie lange es geht, im Siedlungsgebiet Strassenräume auszuscheiden und neue Strassen zu realisieren. Also, 40 Jahre sind leider nicht lang in einer übergeordneten Planung.

Und das Thema Neeracherried bringt mich zu einem zweiten Punkt: Wir haben heute im Richtplan einen Tunnel durch die Lägern vorgesehen – und dann via Steinmaur und Niederglatt Richtung Bülach, um quasi eine Achse Baden–Winterthur zu ermöglichen. Und aufgrund dessen, was ich bis jetzt aus dem Projekt Neeracherried gelernt habe, auch mit der ganzen Hydrologie dort, kann ich Ihnen

sagen: Dieser Richtplaneintrag ist völlige Utopie. Diese Strasse wird dort niemals realisiert werden können – ich bin hier Realist, es ist nicht eine politische Wertung –, die Strasse wird man dort nicht realisieren können. Und eine mögliche Ausweichroute wäre weiter westlich, da, wo bereits Strassenräume bestehen, beispielsweise auf dieser Achse bei Glattfelden. Auch vor diesem Hintergrund: Lehnen Sie den Kommissionsantrag ab, stehen Sie zur Beibehaltung dieser Strasse, denn sie wird diese Achse Winterthur–Baden, welche der Richtplan vorsieht, allenfalls ermöglichen. Besten Dank.

Alexander Seiler (SVP, Bachenbülach): Ich möchte mich auch noch schnell äussern und ein bisschen an Stefan Schmid anknüpfen. Es ist zuzugeben, wir haben diese Autobahn jetzt seit 50 Jahren, und sie wurde nicht wirklich wahnsinnig gebraucht. Von Weitsicht zu sprechen, wie es auf der grünen Seite tönt, ist jedoch total abwegig. Ich bin eigentlich ein wenig erstaunt, dass ausgerechnet die FDP es pusht, dass man diese Strasse abklassieren soll, denn es wird jetzt dann, wie wir schon von Stefan Schmid gehört haben, sicher mehr Verkehr geben. Mit der vierspurigen Autobahn durch den Hardwald, die in zwei Wochen aufgeht, und dem neuen Kreisel werden ganz sicher wieder viel mehr Leute dort durchfahren als in den letzten 20 Jahren. Wir müssen nicht lange warten, und der Mehrverkehr nimmt zu.

Ich möchte aber auch noch auf einen anderen Punkt hinweisen: Wir haben in Stadel eine Planung für ein schweizerisches Tiefenlager, ein Riesenprojekt. Dort wird ein Aushub gemacht, der so gross sein wird, dass wir im Rafzerfeld alle diese Kiesgruben wieder auffüllen. Und ich bin ziemlich sicher, dass da Lastwagenverkehr passieren wird, weil es mit der Bahn gar nicht möglich ist. Der kürzeste Weg von Stadel nach Hüntwangen geht über diese Strasse, die A50. Es macht im Moment sicher keinen Sinn, dort an der Klassifizierung irgendetwas zu ändern, im Gegenteil, wir werden Strassen ausbauen müssen. Wir sind hoffnungsvoll, dass wir bis dann die Umfahrung Eglisau auch realisiert haben und diesen Verkehr ins Rafzerfeld bewerkstelligen können. Besten Dank.

René Isler (SVP, Winterthur): Diese Debatte könnte man eigentlich zurückversetzen ins Jahr 2001. Zugegeben, es sind nicht sehr viele anwesend, die diese Debatte damals mitverfolgt haben. Da ging es nicht darum, Spuren abzubauen, da ging es darum, etwas auszubauen, und zwar die A4 von Winterthur nach Schaffhausen. Wenn ich jetzt höre, was Sie heute postulieren mit diesem Spurabbau, fällt mir auf, dass es dieselben Voten sind wie damals: «Das ist ja überdimensioniert, das braucht es nicht.» Und wenn Sie heute von Winterthur nach Schaffhausen fahren, werden Sie feststellen, dass man das natürlich in den letzten 25 Jahren Stück für Stück für Stück weiter ausgebaut hat. Jetzt macht man das, was man eigentlich schon Ende der Neunzigerjahre von der bürgerlichen Seite mal gefordert hat, weil mehr Leute, auch europaweit, auch mehr Transitverkehr zwischen Winterthur und Schaffhausen bedeuten. Nehmen wir lieber den Verkehr auf und bauen diesen aus, und dafür hat man dann das ganze Weinland entlastet.

Und jetzt noch zum Schluss: Ich war ja lange bei der Verkehrspolizei tätig und ich kann Ihnen sagen, liebe Grüne, denn vor einer Woche haben Sie ja getan wie Berserker wegen des Lärms, des Strassenlärms, auch von Lastwagen: Jeder Lastwagen, den Sie auf einer Autobahn um eine bewohnte Siedlung oder um ein bewohntes Dorf leiten können, ist eine Entlastung für das Dorf, oder wenn die Oberlandautobahn einmal fertiggestellt würde. Mein lieber, guter Kollege, der Arzt von Wetzikon (*gemeint ist Benjamin Walder*), wenn ich ein-, zweimal pro Jahr durch Wetzikon fahre, denke ich: Ich möchte dort nicht wohnen. Ich weiss nicht, wie viele zehntausend Fahrzeuge sich pro Tag durch Wetzikon und das Zürcher Oberland wälzen. Also seien wir doch ehrlich, wir wissen nicht, was in 20, 25 Jahren ist – wie damals im Zusammenhang mit der A4. Heute macht man das mit viel mehr Aufwand, mit viel mehr Mitteln, und ich bin mir nicht sicher: Wenn man in der heutigen Zeit sagt, «Wir bauen zurück», dann atmet meiner Meinung nach irgendjemand die Luft am falschen Ort an. Also lassen Sie diesen Ausbaustandard, wie er heute ist, sonst werden in 20 Jahren unsere Kinder oder unsere Enkel wieder darüber debattieren und, wie das jetzt bei der A4 passiert, sagen: «Was haben die 2026 denn studiert?»

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Alexander Seiler, ich möchte nur darauf aufmerksam machen, dass das Tiefenlager in Stadel erst mal vorgeschlagen ist. Wir warten jetzt darauf, dass es geprüft wird, und dann muss es erst noch bewilligt werden. Und wenn es dann so weit ist, können wir ja wieder reden. Und wir haben in Stadel sehr viele offene Kiesgruben, die auch gefüllt werden können.

Detailberatung

Kapitel 4 Verkehr

4.2 Strassenverkehr

4.9 Grundlagen

Erläuterungsbericht zu den Einwendungen

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 129 : 46 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 6061a zuzustimmen und die Teilrevision 2024 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr», festzusetzen.

II.–V.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.