

9. Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr»

Antrag des Regierungsrates vom 12. März 2025 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. März 2026

Vorlage 6013a

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Noch eine Vorbemerkung zur Organisation: Neue Anträge sind nicht zulässig, wenn sie die im Richtplanverfahren vorgesehenen Mitwirkungsrechte der betroffenen Gemeinden verletzen und nicht von der Kommission vorberaten worden sind.

Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt, somit ist Eintreten beschlossen. Wir führen vorab eine Grundsatzdebatte, hier gelten die normalen Sprecherzeiten. Anschliessend folgt die Detailberatung, diese wird nach dem Inhaltsverzeichnis des Richtplantextes geführt. Und schliesslich erfolgt die Schlussabstimmung über die bereinigte Vorlage. Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Vorgehen einverstanden sind.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Mit dieser Teilrevision des Richtplans werden Aktualisierungen in den Themen Strassenverkehr, öffentlicher Verkehr und Güterverkehr beschlossen. Beim Strassenverkehr werden verschiedene Vorhaben entweder neu aufgenommen oder angepasst oder gestrichen. Zudem wird nachgeführt, dass einige Vorhaben unterdessen realisiert sind. Ich beleuchte hier lediglich zwei umstrittene Änderungen:

Im aktuellen Richtplan ist vorgesehen, dass die Glatttalstrasse zwischen Zürich Seebach und Opfikon Glattpark verlängert werden soll, um die Schaffhauserstrasse in Seebach und Opfikon zu entlasten und dort die Lärmemissionen substantiell zu verringern. Gemäss neuerer Beurteilung kann dieses Ziel nicht erreicht werden, und zudem würde die Strassenverlängerung einen Gewässerraum erheblich beeinträchtigen und zu einer neuen eigenen Lärmquelle werden. Es ist deshalb vorgesehen, die Verlängerung der Glatttalstrasse zu streichen und als Ersatz dafür den Ausbau der wenig weiter nördlich gelegenen Stelzenstrasse neu aufzunehmen. Dazu liegen zwei Minderheitsanträge vor: Einerseits beantragt die SVP, diesen Eintrag – er hat die Nummer 8 – unverändert beizubehalten, also weiterhin die Verlängerung der Glatttalstrasse vorzusehen und die Stelzenstrasse nicht auszubauen. Andererseits beantragen SP und Grüne, den Eintrag Nummer 8 ersatzlos zu streichen, also weder die Glatttalstrasse zu verlängern noch die Stelzenstrasse auszubauen.

Auch die zweite umstrittene Änderung im Thema Strassenverkehr betrifft das Gebiet der Stadt Zürich, wo auf der Richtplankarte die Kreuzbühl- und die Falkenstrasse zur Abklassierung vorgesehen werden sollen. Grund dafür sind die bestehenden Nutzungskonflikte zwischen Strassenverkehr, Güterumschlag, öffentli-

chem Verkehr sowie Langsamverkehr im Raum Bahnhof Stadelhofen–Falkenstrasse. Das soll gelöst werden, indem der Strassenverkehr auf der Kreuzstrasse konzentriert wird. Dieser Punkt wurde in der KEVU kurz beleuchtet, jedoch ging dazu kein Antrag ein. Sie haben aber heute den Antrag der SVP dazu vorliegen, er war im letzten Ratsversand. Die Vorlage soll in diesem Punkt an die KEVU zurückgewiesen werden, um die Situation noch einmal zu beraten.

Die Änderungen beim öffentlichen Verkehr gehen auf eine 2022 überwiesene Motion zurück, mit der verlangt wird, die internationale Anbindung des Wirtschaftsraums Zürich an möglichst viele europäische Wirtschaftsräume durch direkte Zugverbindungen sicherzustellen und zu verbessern. Das Anliegen wird jetzt im Richtplan abgebildet, wobei unterschieden wird einerseits zwischen Verbindungen zu nahen europäischen Zentren im Bereich von 100 Kilometern Distanz und andererseits zu Städten mit bis zu 1000 Kilometern Entfernung.

Schliesslich wurde das Thema Güterverkehr völlig überarbeitet. Anlass dafür war die Feststellung, dass die nachhaltige Gestaltung der Logistik, die neben dem Transport auch das Lagern und Sortieren von Waren einschliesst, immer anspruchsvoller wird. Die neuen Herausforderungen ergeben sich zum einen aus einer weiterhin wachsenden Bevölkerung und zum anderen aus der gewollten raum-schonenden Siedlungsentwicklung nach innen. Dadurch entstehen Herausforderungen, namentlich in den urbanen Räumen des Kantons, die im überarbeiteten Güterverkehrskapitel aufgenommen sind.

Per Abschluss der Beratungen in der KEVU beantragte diese, die Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans festzusetzen, den Erläuterungs- und Mitwirkungsbericht zur Kenntnis zu nehmen und ebenfalls zur Kenntnis zu nehmen, dass damit die Motion KR-Nr. 167/2020 betreffend «Internationale Anbindung des Wirtschaftsraumes Zürich durch direkte Zugverbindungen» erledigt ist.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Bevor ich das Wort unserer Regierungspräsidentin übergebe, begrüsse ich auf der Tribüne noch zwei Klassen mit Schülerinnen und Schülern des Bildungszentrums Zürichsee sowie der Baugewerblichen Berufsschule Zürich. Herzlich willkommen hier bei uns im Rat. Es geht um richtungsweisende Angelegenheiten heute, um den Verkehr, der Sie ja auch betrifft. Viel Spass bei der Debatte!

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Der Regierungsrat hat Ihnen ja die Anpassungen von drei Kapiteln des kantonalen Richtplanes «Verkehr» – also es geht um Mobilität – zur Festsetzung beantragt. Worum geht es?

Zunächst geht es im Kapitel 4.2, «Strassenverkehr», darum, bereits realisierte Vorhaben oder Anpassungen von Vorhaben im Zusammenhang mit Bundesnetzbeschlüssen nachzuvollziehen. Das hat einen konkreten Namen: Es geht um die Oberlandautobahn, ein wichtiges Projekt, und den Hirzeltunnel. Neu haben wir auch die Standards, die das Tiefbauamt der Baudirektion für Strassenbauten erarbeitet hat, bezüglich Gestaltung, aber auch im Zusammenhang mit dem Dialog mit den Gemeinden konkretisiert.

Beim Kapitel 4.3, «Öffentlicher Verkehr», geht es darum, dass wir die am 24. Oktober 2022 überwiesene Motion mit dem Titel «Internationale Anbindung des Wirtschaftsraumes Zürich durch direkte Zugverbindungen» im Richtplan erfüllt haben und Ihnen auch entsprechende Anträge stellen.

Und dann zum letzten dieser drei Schwerpunkte: «Logistik ist Leben», das ist ein Satz, den ich sehr oft sage, denn Logistik ist ja häufig nicht auf Anhieb auf dem Radar der Bevölkerung und auch unserer Arbeit; dies aber zu Unrecht, denn sehr, sehr vieles wird über Logistik geregelt. Wir haben deshalb ein neues Kapitel 4.6 eingefügt unter dem Titel «Güterverkehr», und darin wurde insbesondere unser Güterverkehrs- und Logistikkonzept übernommen. Und ganz konkret auch für die jungen Leute auf der Tribüne: Es geht etwa darum, dass wir unsere Päckli-Flut – man macht einen Klick auf dem Handy, und es kommt ein Päckli, und dies in aller Regel mit einer Einzelfahrt – irgendwie kanalisieren, bündeln können, dass wir diese gut abwickeln können. Bei den Güterumschlagsanlagen – auch ein Thema, das man nicht vernachlässigen sollte – geht es darum, die strategischen Flächen für den Güterverkehr zu sichern, und zwar vor allem auch in den urbanen Räumen. Weil wir zu wenig Flächen für den Güterverkehr und auch für den Güterumschlag haben, müssen wir dringend die Flächen sichern, die wir haben. Und dann noch etwas – auch für das Gewerbe: Es geht auch darum, dass Gemeinden bezüglich Haltestellen, Parkierungsflächen entsprechende Angebote machen müssen, auch in den urbanen Räumen. Sie wissen, wie schwierig es ist, ein Baustellenmanagement oder eine Zulieferung für den Detailhandel zu bewerkstelligen. Ich bitte Sie, die beiden Anträge bei der Glatthalstrasse abzulehnen, also weder den ganzen Eintrag abzulehnen noch dem Antrag auf Veränderung zuzustimmen. Bitte stimmen Sie, wie der Regierungsrat Ihnen beantragt hat.

Und dann zum Rückweisungsantrag betreffend den Bereich Kreuzbühl-/Falkenstrasse: Dieser Richtplaneintrag ist durch die Stadt Zürich angestossen worden und er legitimiert diese, ein entsprechendes Projekt weiter auszuarbeiten, das heisst, die formellen Schritte zu durchlaufen. Und es ist ganz klar, dass bei diesen formellen Schritten dann die Prüfung erfolgen muss, ob das Projekt zum Beispiel mit Artikel 104 der Kantonsverfassung, dem sogenannten Anti-Stau-Artikel, vereinbar ist. Wenn Sie diesen Sachverhalt noch einmal genau anschauen wollen, ist das, wie gesagt, Ihre Entscheid. Aber die Angelegenheit hat keine Projektreife, sondern die Vorgaben, insbesondere der Kantonsverfassung, aber auch der Strassen-gesetze, müssen selbstverständlich bei einem Projekt berücksichtigt werden. Ich bin froh, wenn Sie nur diesen Eintrag zurückweisen und nicht die ganze Vorlage, für die ich Ihnen im Namen der Regierung beantrage, zuzustimmen und den Richtplan entsprechend festzusetzen. Vielen Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Der Kommissionspräsident und die Regierungspräsidentin haben die Eckpunkte der Teilrevision 2022 des Richtplans aufgezeigt. Wir unterstützen die Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans und damit auch die Vorlage 6013a grundsätzlich. Sie schafft wichtige Grundlagen für eine koordinierte und zukunftsgerichtete Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im

Kanton Zürich. Gerade angesichts des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums braucht der Kanton eine vorausschauende Planung. Wir werden unsere abweichende Haltung in der Detailberatung bei den entsprechenden Abschnitten einbringen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Dann mache auch ich zunächst einmal nur ein grundsätzliches Eintreten und erwähne, was uns hier alles wichtig ist. Es ist für mich ein bisschen komisch, dass im Richtplan viel mehr Strassen- als Eisenbahnprojekte gestrichen werden. Das ist aber ganz einfach: Die Strassenprojekte werden vom Kanton Zürich halt prioritär umgesetzt, bei der Eisenbahn geht es ein bisschen länger. Das ist für mich die falsche Priorität, aber wir arbeiten daran; die nächste ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund*) kommt bestimmt.

Beim Fernverkehr sind wir froh, dass unsere Forderungen so in den Richtplan eingetragen werden. Ich bin auch sehr froh zu hören, dass sich einiges tut, insbesondere bezüglich London oder jetzt auch hinsichtlich neuer Nachtzüge von Brüssel nach Mailand, die durch die Schweiz und durch Zürich – oder mindestens durch Aarau, also durch die Nähe – fahren. Das sind gute Anzeichen, es tut sich einiges.

Dass das Kapitel Güterverkehr komplett neu geschrieben wurde, begrüssen wir sehr, es ist wirklich viel besser so. Der Kanton Zürich ist sich der Versorgungsproblematik bewusst. Wir kennen die Ziele, wir kennen die Probleme, wir machen die Raumsicherung, das ist alles sehr wichtig und richtig. Für mich ist noch interessant, dass das Thema Cargo sous terrain mit keinem Wort erwähnt wird, denn Cargo sous terrain wird wohl ein Traum bleiben, zumindest im Zürcher Richtplan sind wir noch nicht so weit. Ich weiss nicht, ob Cargo sous terrain irgendwann kommt, es ist aber sicherlich richtig, es in dieser Richtplanvorlage nicht zu erwähnen. Und ich halte es wie Ueli Pfister – auch ich werde erst später zu den einzelnen Anträgen sprechen. Herzlichen Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Der Richtplan ist sehr wichtig, denn er ist die Grundlage für alle weiteren gesetzlichen Regelungen und kleinere Projekte sowie Grossprojekte. Die Teilrevision 2022 enthält viele kleine, aber teilweise eben auch sehr bedeutungsvolle Anpassungen und Änderungen. Insgesamt kann man sagen, dass der Richtplan mit der Teilrevision bei den Themen «öffentlicher Verkehr» und «Güterumschlag und Güterverkehr» an das gesteigerte Mobilitätsbedürfnis angepasst wird.

Es ist beispielsweise richtig, dass die internationale Anbindung durch Zugverbindungen aufgenommen wird. Der Wirtschaftsraum Zürich soll an die benachbarten Metropolitanräume, aber auch an weiter entfernt liegende Destinationen angebunden werden. Dieser Ergänzung können wir zustimmen, da das Angebot nicht nur attraktiv, sondern auch nachfragegerecht sein soll. Da die Angebote aber je nach Marktbedürfnissen ändern können, ist es zweckmässig, dass keine konkreten Reiseziele in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden.

Auch dass der gewerbliche Güterumschlag im Richtplan geregelt wird, ist in unserem Interesse. Dabei geht es um das Verladen oder Ausladen von Sachen, die nach Grösse, Gewicht oder Menge die Beförderung durch ein Fahrzeug nötig machen. Diese Definition entspricht der bundesgerichtlichen Rechtsprechung. Wir sind froh, dass der Regierungsrat den gewerblichen Güterumschlag realistischer betrachtet und die Zukunft nicht nur bei den Lastenvelos sieht.

Der Richtplan ist das Instrument, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken, er ist die Grundlage für die weiteren Regelungen. Es ist daher wichtig, dass man alle Änderungen genau überprüft. Es gibt solche, die kleine, aber auch solche, die grosse Auswirkungen haben. In den Kommissionsberatungen ist es manchmal schwierig, den Überblick zu behalten, daher waren uns insbesondere die Auswirkungen der Anpassung im Bereich Kreuzbühl-/Falkenstrasse in Zürich nicht bewusst. Deshalb haben wir zusammen mit der SVP einen Antrag am Bock (*beim Ratspräsidium*) eingereicht, zu dem später Ueli Pfister votieren will. Die FDP hat beim Güterverkehr einen Antrag gestellt, damit, gestützt darauf, allfällige gesetzliche Grundlagen nicht zu weitreichend sind, doch dazu dann auch später mehr. Bei den einzelnen Anträgen werden wir nochmals votieren, im Gesamten stimmt die FDP dem Richtplan zu.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Der Richtplan ist unser zentrales Instrument für die räumliche Entwicklung, und gerade im Verkehrsbereich müssen wir ihn regelmässig aktualisieren, sonst planen Gemeinden, Bund und Infrastrukturträger auf unterschiedlichen Grundlagen. Wir machen das heute mit zwei Vorlagen, zuerst mit der Teilrevision 2022 und danach (*im folgenden Traktandum*) mit der Teilrevision 2024 (*Vorlage 6061a*). Die Teilrevision 2022 bringt Klarheit. Sie aktualisiert die Infrastrukturvorhaben auf dem übergeordneten Strassennetz und ordnet sie in eine Gesamtstrategie ein, welche die Strasse, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr koordiniert.

Für uns als GLP ist es wichtig, dass der Richtplan «Verkehr» nicht einfach eine Wunschliste von Strassenprojekten ist, sondern ein Instrument, um die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu fördern und die Belastungen zu reduzieren. Die vorliegende Revision ist ein Schritt in diese Richtung, sie schafft den Rahmen für eine CO₂-ärmere Mobilität, für einen effizienteren Einsatz der bestehenden Infrastruktur sowie dafür, den öffentlichen Verkehr zu stärken und den Langsamverkehr besser einzubinden.

Diese Aktualisierung ist auch aus Sicht der Gemeinden zentral. Viele kommunale Richt- und Nutzungsplanungen sowie Agglomerationsprogramme des Bundes bauen auf dem kantonalen Richtplan auf. Wenn wir hier nicht klar sind, entsteht ein Flickenteppich. Gemeinden investieren Zeit und Geld in Planungen, während auf kantonaler Ebene noch immer mit veralteten Grundlagen gearbeitet wird.

Die Änderungsanträge in der Stadt Zürich – ich sage es jetzt schon – lehnen wir ab. Die angesprochenen offenen und strittigen Punkte im Bereich Seebach und des Bahnhofs Stadelhofen lassen sich im Rahmen der weiteren Bearbeitung sachgerecht lösen. Dafür stehen auf Projekt- und Nutzungsplanungsebene die nötigen

Instrumente zur Verfügung. Zudem ist der Richtplan ein rollendes Planungsinstrument, er ist nicht in Stein gemeisselt, sondern er wird laufend weiterentwickelt. Wir müssen uns daran gewöhnen, ihn regelmässig nachzuführen, statt mit Rückweisungen zurückzustellen und so die Planungssicherheit zu gefährden. Das gilt, ich habe es bereits mehrfach gesagt, besonders im Verkehrsbereich. Denn jeder Aufschub heisst, dass wir mit alten Karten in eine Zukunft steuern, in der die Ansprüche an Klimaschutz und Lebensqualität deutlich gestiegen sind.

Die GLP dankt dem Regierungsrat und der Verwaltung ausdrücklich für die sorgfältige Arbeit an dieser Teilrevision. Wir sehen in der Vorlage einen ausgewogenen Schritt, der die Steuerungsfähigkeit des Kantons stärkt, die Planungssicherheit erhöht und die Grundlage für eine nachhaltigere Mobilität legt. Wir lehnen die Anträge und die Rückweisung ab und stimmen der Teilrevision zu.

Jonas Pfister (Grüne, Winterthur): Der Regierung und der Verwaltung gebührt Dank für die gewissenhafte und genaue Erarbeitung der vorgelegten Richtplanrevision, Kapitel 4 «Verkehr». Sie ist umfassend und pragmatisch. Ich spreche aktuell nur zum Güterverkehr, da dort keine Anträge vorliegen, zu den anderen Themenbereichen spreche ich bei den entsprechenden Anträgen.

Aus Sicht der Grünen ist besonders positiv hervorzuheben, dass die Gesamtüberarbeitung des Güterverkehrs einen unübersehbaren Schwerpunkt auf die Stärkung des schienengestützten Güterverkehrs setzt: Umschlagpunkte und Anschlussgleise, Erhalt wie Ausbau. In der Feinverteilung ist der Lastwagen auf der Strasse nicht zu ersetzen, das ist klar. Jedoch ist der Anteil der Güterverkehrsfahrten auf der Strasse im Grundsatz auf ebendiese kleinräumigen Verteilfunktionen zu begrenzen. Ich habe Verständnis dafür, dass zeitkritische Güter mit Kühlbedarf mit dem LKW effizienter punktgenau von A nach B gebracht werden können als mit der Bahn. Im Umkehrschluss hingegen gibt es aber speziell ein Gut, das heute aus reiner Bequemlichkeit viel zu oft auf der Strasse befördert wird, obwohl es weder zeitkritisch ist noch Kühlbedarf hat: Ich spreche von Aushub. Das ist wohl eine der grössten Mengen, die wir im Kanton Zürich transportieren. Der Nachvollzug aus dem PBG (*Planungs- und Baugesetz*) ist hier richtig und wichtig.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Besten Dank für die Einführung zu dieser Teilrevision von unserem KEVU-Präsidenten und von Ihnen, Frau Regierungsrätin. Besten Dank für diese notwendige und sorgfältige Teilrevision des Richtplans. Ich komme gleich zu den Details.

Die Anpassung im Teilkapitel «Strassenverkehr» zur Entfernung der geplanten Verlängerung der Glatthalstrasse mit Ersatz durch den Ausbau der Stelzenstrasse ist für die Mitte-Fraktion angebracht. In dieser Region gibt es Engpässe, die behoben werden müssen. Die Mitte-Fraktion lehnt die zwei Anträge zu diesem Eintrag ab.

Unser Platz ist beschränkt, besonders in den Städten. Das hat auch einen grossen Einfluss auf den gewerblichen Güterumschlag. Dennoch sollen die Flächen von

privaten Eigentümern geschützt werden. Zu diesem Zweck überzeugt uns der Formulierungsvorschlag der Regierung.

Die Mitte-Fraktion unterstützt die Rückweisung des Richtplaneintrags Kreuzbühl-/Falkenstrasse. Wir verstehen, dass in der Kommissionsberatung etwas untergehen kann. Der Eintrag im Bereich Bahnhof Stadelhofen zur Verkehrssituation und zu notwendigen Massnahmen ist sehr entscheidend für dieses Gebiet. Es ist gerechtfertigt, dass dieser Eintrag in der Kommission vertieft geprüft wird und die offenen Fragen beantwortet werden.

Die Mitte-Fraktion stimmt der Teilrevision 2022 so oder so zu, wir wollen keine Verzögerung dieser Teilrevision.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Richtplanrevisionen sind manchmal so eine prickelnde Lektüre wie ein Telefonbuch aus der Jugendzeit meiner Grosseltern. Bei der vorliegenden Revision ist das allerdings klar anders. Warum? Weil buchstäblich entscheidende Zeichen und Weichen im Bereich des Verkehrs gestellt werden.

Zuerst der Güterverkehr: Wir haben es verschiedentlich gehört, Ziel ist dort eine sichere, flächensparende und klimafreundliche Versorgung. Die Änderungen optimieren die Erreichbarkeit, stärken den Bahnanteil und reduzieren den Ressourcenverbrauch sowie Belastungen für Mensch und Umwelt. Besonders überzeugend: die neu festgelegte Bahntransportpflicht für Kies und Aushub – ein Gewinn für Ökologie und Logistik, denn niemand freut sich über laute und staubige Lastwagenkonvois durch Dörfer und Städte.

Als zweiten Punkt hervorheben möchte ich den öffentlichen Verkehr und die europäische Anbindung. Mit den Anpassungen im Richtplan unterstreichen wir die Bedeutung des Wirtschaftsraumes Zürich als Knotenpunkt für direkte Verbindungen zu europäischen Wirtschafts- und Metropolregionen. Das ist strategisch und zukunftsweisend und hilft den ÖV-Unternehmen, attraktive Angebote aufzubauen.

Eine ebenso wichtige Anpassung im Richtplan betrifft das Hauptverkehrsstrassennetz. Hier geht es um die Entschärfung von Nutzungskonflikten. Ein Beispiel ist das genannte Projekt Kreuzbühl-/Falkenstrasse in Zürich. Dazu ist zu sagen: Weil der Bahnhof Stadelhofen auf vier Gleise ausgebaut wird, steigen die Fahrgastzahlen in den nächsten Jahren oder ab Betrieb dieses vierten Gleises um 50 Prozent, von 80'000 auf 120'000 Personen täglich. Damit das reibungslos funktioniert, braucht es mehr Tramlinien und mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende.

Gleichzeitig muss der überkommunale Durchgangsverkehr reduziert werden, um ein Verkehrschaos zu vermeiden. Der Gegenverkehr in der Kreuzstrasse sorgt dafür, ohne die Leistungsfähigkeit des Hauptnetzes einzuschränken. Wichtig ist aber aus unserer Sicht, dass bei solchen Eingriffen in das Gesamtverkehrskonzept der Kanton Zürich einbezogen ist und kantonale Gesetze eingehalten werden. Beides ist hier der Fall. Und wie die Volkswirtschaftsdirektorin korrekt festhält, findet die stufengerechte Beurteilung an der konkreten Projektvorlage stand.

Diese und alle anderen Anpassungen im Richtplan bringen einen echten Mehrwert für den Verkehr, den Klimaschutz und die Regionen. Die EVP unterstützt deshalb die Teilrevision des Richtplans und lehnt den Rückweisungsantrag ab. Und beim Eintrag 8 folgen wir staatstragend der Regierung.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Die Alternative Linke unterstützt die Vorlage 6013 und damit die Teilrevision des Richtplans ebenfalls. Es ist wohl wichtig zu sagen, dass in der Teilrevision sehr viele kleine, auch unbestrittene Änderungen enthalten sind, während sich die Diskussion hier am Ende nur um ein paar wenige Dinge und Details beziehungsweise Strassen drehen wird. Den Rest der ganzen roten Texte in der Vorlage – diese markieren die Änderungen im Richtplan, vielleicht eine kurze Erklärung auch für die Tribüne – werden wir hier wohl einfach überspringen. Dies liegt wohl am Ende am Charakter eines Richtplans, kommt doch die Diskussion um konkrete Projekte erst sehr viel später.

Allgemein lässt sich sagen, dass wir die genauer definierten internationalen Bahnverbindungen begrüßen und ebenso, dass nun darin auch explizit die Nachtverbindungen aufgenommen wurden. Auch begrüßen wir die Überarbeitung des Kapitels «Güterverkehr». Ich kann hier wohl festhalten, dass uns die Verwaltung eine gelungene Überarbeitung des Richtplans vorlegt. Den Minderheitsantrag, der sich hauptsächlich gegen die Stadt Zürich richtet, werden wir ablehnen. Auch sind wir der Meinung, dass der Strassenausbau massvoll erfolgen sollte und viel mehr Gewicht auf den ÖV gelegt werden soll, wir werden bei den Minderheitsanträgen entsprechend stimmen. Gegebenenfalls werde ich mich nochmals zu den einzelnen Anträgen äussern.

Detailberatung

4.2 Strassenverkehr

4.2.1 Ziele

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

4.2.2 Karteneinträge

Objekt Nr. 8: Ausbau Stelzenstrasse, Zürich und Opfikon statt Verlängerung Glatttalstrasse, Zürich

Minderheitsantrag Ulrich Pfister, Ueli Bamert, Paul von Euw, Urs Wegmann:
Eintrag Nr. 8 unverändert beibehalten.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich spreche hier zu unserem Antrag, dem Verzicht auf die Streichung der Glatttalstrasse aus dem Richtplan, und zum Antrag der SP und der Grünen zur Streichung des neuen Eintrags «Stelzenstrasse». Uns ist bewusst, dass der Regierungsrat gewichtige Gründe für die beantragte Streichung anführt, insbesondere weist er darauf hin, dass eine Realisierung aufgrund des Eingriffs in

den Gewässerraum sehr schwierig wäre und ein wenig beeinträchtigtes Gebiet betroffen würde. Trotzdem erachten wir es zum heutigen Zeitpunkt als verfrüht, diese langfristige Entwicklungsoption endgültig aus dem Richtplan zu streichen. Die betroffenen Gemeinden und die Region Zürich Nord haben sich klar dafür ausgesprochen, den Handlungsspielraum zu erhalten und die Option erst nach einer vertieften Gesamtbetrachtung aufzugeben.

Uns ist bewusst, dass zwei Richtplaneinträge für dieselbe Verkehrsaufgabe grundsätzlich nicht der üblichen Planungssystematik entsprechen. In der besonderen Situation in Zürich Nord halten wir dies jedoch für vertretbar. Solange nicht abschliessend geklärt ist, welche Lösung langfristig die zweckmässigste und realisierbarste ist, erscheint es sinnvoll, beide Optionen im Richtplan zu belassen. Damit wird kein Bauentscheid gefällt, sondern lediglich der notwendige planerische Spielraum erhalten. Sollte sich zu einem späteren Zeitpunkt zeigen, dass die Glatttalstrasse aufgrund verschiedener Kriterien tatsächlich nicht realisierbar ist, kann der Richtplan entsprechend bereinigt werden, sofern die Stelzenstrasse die Anliegen der Anrainergemeinden ausreichend berücksichtigt. Mit der Streichung der Glatttalstrasse und der Stelzenstrasse laufen wir Gefahr, ein verkehrliches Chaos zu provozieren. Wir nehmen uns bewusst zwei wichtige Planungsoptionen aus der Hand, ohne eine gleichwertige Lösung zu haben. Die Folge wäre, dass sich die Stadt Zürich verkehrlich weiter einigelt, während der Druck auf das bestehende Strassennetz weiter zunimmt. Das kann nicht das Ziel einer weitsichtigen Richtplanung sein. Aus diesem Grund lehnen wir die Streichung der Glatttalstrasse wie auch der Stelzenstrasse im Interesse der Region Zürich Nord ab.

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, David John Galeuchet, Rosmarie Joss, Jonas Pfister:

Eintrag Nr. 8 ersatzlos streichen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Eines vorneweg, Ueli Pfister, die Stadt Zürich unterstützt die Einträge, die die Regierung vorschlägt, also das muss schon klar sein, Zürich Nord unterstützt das. Aber jetzt spreche ich aus Zürich Nord als Vertreter der SP Zürich 11, und wir unterstützen genau dies eben nicht. Wir freuen uns, wenn Strassen überkommunaler Bedeutung oder Kantonsstrassen im Richtplan gestrichen werden. Wir freuen uns immer, wenn wir solche Sachen nicht mehr drin haben. Wir sind überzeugt: Auch die Gemeinden können das selber. Die Stelzenstrasse ist eine funktionierende Strasse, wir wollen aber nicht, dass diese im Richtplan noch zusätzlich eingetragen wird und der Kanton dann noch direkt die Planung macht und direkt genau sagt, wie das an der Seite Schaffhauserstrasse auf der Westseite sein muss. Es ist schon lustig, wir haben zuerst den Antrag gestellt, die Stelzenstrasse nicht in den Richtplan einzutragen, und dann ist die SVP im Beiboot mit der Stadt Opfikon gekommen und hat unseren Antrag einfach um 180 Grad verdreht. Das ist einfach ihre rückwärtsgewandte und rücksichtslose Politik, die unterstützen wir nicht. Bitte unterstützen Sie unseren Antrag, die Stel-

zenstrasse nicht einzutragen. Die Glatttalstrasse über dem Katzenbach wird sicherlich nie gebaut, das ist im Gewässerraum, das kommt sowieso nie. Also dieser Antrag kann sicher gestrichen werden. Herzlichen Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Da braucht man gute Ortskenntnisse, um diese Strassen auseinanderhalten zu können. Der Regierungsrat hat unter Einbezug der Städte Zürich und Opfikon eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt, und mit dem Ausbau der Stelzenstrasse sind die Bedürfnisse für Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr umsetzbar. Die Überlegungen sind für uns nachvollziehbar. Der Regierungsrat hat eine Gesamtschau gemacht. Die Minderheitsanträge der SVP und der SP betreffen entweder lokale Interessen oder ideologische, weil es um Strassen geht. Die FDP wird beide Minderheitsanträge nicht unterstützen und setzt sich für den Regierungsratsantrag ein.

Jonas Pfister (Grüne, Winterthur): Die von der Regierung unterbreiteten Streichungen und Anpassungen sind generell zweckmässig, mit einer Ausnahme, über die wir hier sprechen. Die Streichung von Eintrag Nummer 8 «Verlängerung Glatttalstrasse, Zürich» zugunsten eines neuen Eintrags Nummer 8 «Ausbau Stelzenstrasse, Zürich und Opfikon» können wir in der Summe nicht mittragen. Die Streichung des bestehenden Eintrags ist aus unserer Sicht alternativlos. Der heutige Eintrag führt längst durch den Gewässerraum des Katzenbachs und tangiert das Unterwerk der SBB.

Eine Umsetzung des Eintrags wäre schlicht nicht möglich, und hier appelliere ich an die SVP: Warum sollten wir diesen Eintrag drinbehalten, wenn er absolut nicht umsetzbar ist? Einen neuen Richtplaneintrag via Stelzenstrasse sehen wir nicht als zweckdienlich. Ja, die Situation für Fussgänger und Velofahrer ist verbesserungswürdig, das könnte man in diesem Umfang vornehmen; doch ein Ausbau der Stelzenstrasse auf das Niveau einer Hauptverkehrsstrasse würde aufgrund der Durchfahrtshöhe unter der SBB eine Strassenabsenkung erfordern, zusammen mit einem Ausbau der Bahnunterquerung in der Breite. Hierzu muss man sich bewusst sein, dass wir je nach Zählweise – es sind diverse Weichenbereiche oben auf dieser Unterführung – von acht bis zehn Gleisen sprechen. Der Aufwand, diese Stelzenstrasse entsprechend auszubauen, ist aus unserer Sicht schlicht nicht gerechtfertigt. Wir wollen hier schlicht keine zusätzlichen Strassen säen, um noch mehr MIV (*motorisierter Individualverkehr*) zu ernten, wir sehen den Bedarf an dieser Verbindung ganz grundsätzlich nicht.

Abstimmung 1

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ulrich Pfister gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 122 : 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Abstimmung 2

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 113 : 58 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

K4-6: Anpassung Hauptverkehrsstrassennetz im Bereich Kreuzbühl-/Falkenstrasse, Stadt Zürich: Sperrung Kreuzbühl- und Falkenstrasse, Gegenverkehr Kreuzstrasse

Antrag Ulrich Pfister, Marc Bourgeois:

Rückweisung der Anpassung des Richtplaneintrages HVS-Netz im Bereich Kreuzbühl-/Falkenstrasse, Stadt Zürich (Kartenausschnitt K4-6 auf Seite 41 des Richtplandokuments) an die KEVU.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Wir haben anlässlich der Kommissionsberatung die Tragweite dieses Richtplaneintrages unterschätzt. Wir anerkennen die anspruchsvollen verkehrlichen Verhältnisse im Umfeld des Bahnhofs Stadelhofen. Aus diesem Grund lehnen wir diese Änderung des Richtplanes nicht grundsätzlich ab, sondern wollen, dass dies in der Kommission vertieft beraten wird. Es ist entscheidend, dass Änderungen an der übergeordneten Verkehrsplanung sorgfältig und nachvollziehbar erfolgen.

Die Auswirkungen der vorgesehenen Verkehrsführung sind im Grundlagenpapier der Stadt Zürich aus unserer Sicht nur ungenügend aufgezeigt. Insbesondere fehlt eine nachvollziehbare Darlegung, wie sich die Massnahme auf die Verkehrsströme, die Erschliessung sowie das umliegende Strassennetz auswirkt.

Das Grundlagenpapier lässt grundsätzliche Fragen offen, hier nur einige nicht abschliessende Beispiele: Die Seefeldstrasse soll stadtauswärts als Einbahn geführt werden, wobei die konkrete Ausgestaltung ausdrücklich noch offen ist. Auch die Zu- und Wegfahrt zur Mühlebachstrasse soll gewährleistet bleiben, wäre jedoch deutlich umständlicher als heute. Hinzu kommen ungelöste Detailfragen bei den Knoten. So wäre der gewünschte Rechtsabbieger von der Kreuzbühl- in die Kreuzstrasse gemäss den vorliegenden Unterlagen lediglich für Personenwagen möglich, für grössere Fahrzeuge reichen die Schleppkurven nicht aus, sofern der geschützte Garten nicht tangiert werden soll. Ebenso wäre der Linksabbieger vom Zeltweg in die obere Kreuzstrasse wohl für Personenwagen und Solo-Lastwagen befahrbar, nicht jedoch für Anhängerzüge.

Das Grundlagenpapier hält selbst fest, dass verschiedene Varianten im Rahmen der Vorstudie weiter zu prüfen sind und dabei auch die Vereinbarkeit mit der Kantonsverfassung zu beurteilen ist. Gerade diese Aussage zeigt, dass die Planung noch nicht den Reifegrad erreicht hat, der eine Anpassung des behördenverbindlichen Richtplans rechtfertigen würde.

Zudem werden die zahlreichen Planungen im Umfeld des Kreuzplatzes aufgezeigt. In der weiteren Beurteilung wird jedoch lediglich pauschal festgehalten,

diese hätten nur einen marginalen Einfluss auf die Verkehrskapazität. Eine nachvollziehbare Herleitung oder ein belastbarer Nachweis dafür fehlt. Angesichts der Vielzahl gleichzeitiger Projekte genügt diese Begründung den Anforderungen an eine fundierte Entscheidungsgrundlage nicht.

Solange diese Fragen nicht beantwortet sind, scheint eine Abklassierung von Kreuzbühl-/Falkenstrasse verfrüht. Der Richtplan ist behördenverbindlich und sollte erst angepasst werden, wenn die zukünftige Verkehrsführung vollständig aufgezeigt, auf ihre Auswirkungen überprüft und nachvollziehbar begründet worden ist. Aus diesem Grund weisen wir diesen Abschnitt zur Überarbeitung an die Kommission zurück, es besteht keine zeitliche Dringlichkeit.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Das ist ein lustiger und viel zu später Antrag. Ich hatte mir die Richtplanvorlage genau angeschaut und natürlich auch diese Änderung gesehen, aber für uns von der SP ist diese Änderung eben gut. Die Stadt Zürich hat hier vernünftige Grobpläne für die stauanfällige Situation an der Falkenstrasse rund um den Bahnhof Stadelhofen und das Opernhaus. Ich sass schon mehrmals draussen vor dem Restaurant Tibits und habe den Strassenverkehr genau beobachtet: Der Rückstau bei der Einfahrt zum Parkhaus Opernhaus ist gewaltig, ab und zu kommen da bei der Grünphase von oben her nur ein, zwei Fahrzeuge durch. Und wie Daniel Sommer beim Eintreten schon gesagt hat: Durch den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen werden noch mehr Fussgängerinnen und Fussgänger kommen, es ist also wichtig, dass hier eine Lösung gefunden wird.

Zurück zum Antrag: Ich hatte sofort gedacht, dass diese Änderung der Regierung nicht im Sinne der Autolobby ist, so war ich dann doch leicht erstaunt, dass in der KEVU dazu überhaupt nichts gesagt wurde. Nun denn, nun ist es das, vielleicht auch dank der Tribüne haben wir einen Antrag, und es ist nun allen aufgefallen. Wir haben diesen Antrag in der SP-Fraktion nicht besprechen können, darum haben wir hier implizit eine Stimmfreigabe, aber ich hoffe doch sehr, dass wir den Spontanantrag geschlossen ablehnen. Herzlichen Dank.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Verkehrsplanung erfordert vernetztes Denken über Verkehrsknoten und über Grenzen hinaus. Die Stadt Zürich tut sich oft schwer damit, wie man etwa beim Neumühlequai gesehen hat. Sie hat dort eine Situation geschaffen, bei welcher der Kanton gemäss Verwaltungsgericht nicht nur eingreifen durfte, sondern eingreifen musste. Die Stadt hat diesen klaren Rüffel inzwischen akzeptiert.

Gerade die Kreise 7 und 8 – und, Felix Hoesch, ich spreche hier jetzt auch als Local, als Lokalvertreter von 7 und 8 – wurden bereits schwer von der städtischen Planlosigkeit getroffen. Etwa mit dem weggefallenen Linksabbieger am Kreuzplatz in Richtung Hottingen und Witikon, gepaart mit einem geplanten Abbau des Rechtsabbiegers am Heimplatz, ebenfalls in Richtung Hottingen und Witikon. Zwei Projekte, die nicht zusammen gedacht wurden, denn den Verkehr kann man nicht wegplanen. Die Hauptroute vom Bellevue nach Hottingen und Witikon wird

künftig über die Plattenstrasse laufen, eine Tempo-30-Quartierstrasse mit mehreren Rudolf-Steiner-Schulhäusern. Das kann niemand wirklich wollen.

Mit dem vernetzten Denken tut sich die Stadt auch bei der vorliegenden Revision schwer, insbesondere eben im Fall Kreuzbühl-/Falkenstrasse. Es ist unbestritten, und da gebe ich Felix Hoesch recht, dass die Situation, wie sie heute ist, an der Falkenstrasse unbefriedigend ist. Es ist auch unbestritten, dass das Passagieraufkommen sich mit dem zusätzlichen Gleis am Stadelhofen steigern wird. Und damit ist auch unbestritten, dass es Handlungsbedarf gibt – aber nicht so.

Mit dem neuen Eintrag wird das Kind mit dem Bade ausgeschüttet. Wird der Verkehr stadteinwärts von der Kreuzbühl- und der Falkenstrasse mit einem grossen U-Turn auf die Kreuzstrasse umgeleitet, so steht an der Kreuzung Bellerive-/Kreuzstrasse, also unten am See, nur noch eine Spur zur Verfügung, um in die Bellerivestrasse einzufädeln. Bei der Falkenstrasse sind es heute zwei Spuren.

Da die Grünzeiten begrenzt sind, werden entweder der Verkehr vom Kreuzplatz her oder der Verkehr von der Bellerivestrasse her oder beide deutlich weniger Grünzeit erhalten. Um das zu erkennen, muss man nicht Verkehrsingenieur sein. Zugleich wird der ganze Verkehrsstrom im Seefeld umgepflügt, was zu grossen Umwegen und damit letztlich zu mehr Verkehr und mehr Lärm führen wird. Es verlieren alle.

Es bringt nichts, Richtplaneinträge zu beschliessen, die vom Schiff aus nicht verfassungskonform sind. Wir planen nicht für eine Ponyhof-Welt, sondern für eine reale Welt, und in dieser gilt nun mal Artikel 104 Absatz 2^{bis} der Kantonsverfassung, der berühmte Anti-Stau-Artikel. Übrigens, die Stadt Zürich verweist ja gerne darauf, dass kantonale Regeln bei ihr nicht so ganz gelten, wenn die Stadtbevölkerung anders gestimmt hat als die Kantonsbevölkerung. Nun, als Vertreter von Zürich 7 und 8 verweise ich darauf, dass meine Kreise den Anti-Stau-Artikel angenommen haben und übrigens auch die Mobilitätsinitiative.

Wir wollen das also nicht. Wir fordern deshalb vom Regierungsrat, dass er beschlossenes Recht bei einem konkreten Projekt mit aller Konsequenz durchsetzt. Die vorliegende Richtplanänderung ist losgelöst von verkehrspolitischen Realitäten, weshalb sie an die Kommission zurückzuweisen ist. Ich weiss ja nicht, wie oft die städtische Tiefbauvorsteherin Simone Brander und ihre Verkehrsplaner, die auffällig oft nicht aus Zürich stammen, als Verkehrsteilnehmer in unseren Quartieren unterwegs waren, vermutlich noch nie.

Und noch zum Schluss: Der Verkehr geht eh und richtigerweise in Richtung CO₂-Neutralität. Diese wird schneller erreicht sein als die meisten Bauprojekte, über die wir heute reden. Und dass ein Tram mit drei Passagieren in Randzeiten wirklich CO₂-ärmer und leiser unterwegs ist als drei elektrische Individualfahrzeuge, möchte ich sehr bezweifeln.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Als Schwamendinger habe ich jetzt fast etwas Mitleid mit dem armen, verkehrsgeplanten Kreis 7/8, aber eben nur fast. Wir sind jetzt auf kantonaler Richtplanebene und wir schaffen hier bewusst die Voraussetzung dafür, dass die Stadt Zürich die heutige, wirklich unbefriedigende Situation

am Stadelhofen verbessern kann; das ist wirklich ein Verkehrschaos, auch wenn ich nicht so oft dort bin. Die Situation muss verbessert werden, die Velovorzugsrouten müssen umgesetzt werden, und wir müssen dort den Raum aufwerten. Im Rahmen der Mitwirkung zu diesem Richtplan gab es genau eine Rückmeldung gegen diese Änderung, Sie können das lesen, die wir jetzt heute noch im Nachhinein bekommen.

Eine Rückweisung heute würde die dringend notwendige Aktualisierung verzögern, ohne dass wir damit qualitativ bessere Lösungen bekämen. Es geht um den Richtplan, es geht nicht um Detailplanung. Wir haben noch viele Schritte vor uns in diesem Bereich und wir müssen der Stadt Zürich die Möglichkeit geben, dort etwas zu ändern. Das heisst, wir müssen, wir dürfen die Planung für die Stadt Zürich nicht unnötig erschweren und die betroffene Bevölkerung rund um den Stadelhoferplatz schwächen. Eine Rückweisung löst keine Probleme, sie verschiebt sie nur. Der Richtplan ist ein rollendes Planungsinstrument, er ist nicht in Stein gemeisselt.

Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Geschätzter Marc Bourgeois, ich finde es anmassend, zu sagen, dass die städtische Verwaltung die Gegebenheiten nicht anschaut, also das musst du wirklich zurücknehmen. Natürlich gehen die Leute auf der Stadtverwaltung die lokale Situation anschauen und arbeiten nicht nur am Arbeitsplatz; das ist unterste Schublade, was du da gesagt hast. Und zweitens: Es freut mich, dass die CO₂-Problematik wirklich angekommen ist, aber Autoverkehr ist nicht nur eine CO₂-Problematik, Autoverkehr ist Platzverbrauch, ist Feinstaub, ist Lärm, ist Sicherheit, es sind so viele Probleme mit diesem Autoverkehr verbunden. Und darum fordern wir, dass der Autoverkehr in der Stadt und im ganzen Kanton, insbesondere auch in den Agglomerationen, abnimmt und nicht zunimmt, und darum brauchen wir hier moderne, zukunftsgerichtete Lösungen. Herzlichen Dank.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Lieber Daniel Rensch, ich danke für das Mitleid. Ich brauche kein Mitleid, ich wäre aber froh, wenn du etwas mehr von deiner Arbeit halten würdest: Das ist nicht irgendein «Plänli», das keine Bedeutung hat, das ist ein behördenverbindlicher Plan, den du hier unterstützt. Und der Plan ist in den Grundzügen ganz klar, und zwar: Kreuzstrasse einspurig. Das heisst, es ist völlig klar, wie der Knoten dort aussehen wird, es geht nämlich baulich gar nicht anders, es gibt auch keine zwei Spuren, die man auffächern kann. Und damit hat man eigentlich genügend Grundlagen. Vielen Dank. Und, Felix Hoesch, du hast zwar kein Mitleid mit mir, möchtest aber eine Entschuldigung. Ich verweise auf einen Ort ganz, ganz in der Nähe von dort, nämlich auf den umgebauten Kreuzplatz. Dort hat man eine Spur weggenommen und die Möglichkeit, nach links abzubiegen stadtauswärts Richtung Römerhof. Wir haben damals bei den Planaufgaben gesagt, das werde im Quartier zu Schleichverkehr führen. Die Stadt hat gesagt: «Nee, wird es nicht.» Und heute, du kannst gerne

schauen gehen, hat es gelb-rote Latten, weil es eben genau Schleichverkehr gegeben hat – weil die Locals vielleicht eben wissen, wie die Leute fahren werden. Genau das, was wir vorausgesagt haben, ist passiert: Der Verkehr hat sich in die Tempo-30-Zone rund um die St.-Anton-Kirche ergossen. Nun, auch die gelb-roten Latten nützen nichts, denn die Leute fahren jetzt einfach 100 Meter weiter, drehen auf der Forchstrasse in gefährlichen Manövern, fädeln wieder ein und fahren dann ins Quartier. Das ist die Realität. Ich weiss, du hasst Autoverkehr, aber man kann ihn sich nicht wegplanen. Der Autoverkehr existiert, er ist da und er muss möglichst stadtverträglich geführt werden.

Und wenn Daniel Rensch sagt, wir hätten jetzt ein Riesenchaos dort, dann sage ich: Ja, wir haben ein Riesenchaos, aber das, was ihr da plant, das ist das gigantische Chaos, das ist der Super-GAU von Chaos, und das wollen wir im Quartier nicht. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 87 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Antrag von Ulrich Pfister abzulehnen.

Restliches Unterkapitel 4.2.2 Karteneinträge

4.2.3 Massnahmen

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.6 Güterverkehr

4.6.1 Ziele und 4.6.2 Karteneinträge

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

4.6.3 Massnahmen

c) Gemeinden, 3. Absatz: Die Verfügbarkeit von Halte- und Parkierungsflächen für den gewerblichen Güterumschlag ist insbesondere in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften stufengerecht mittels geeigneter Massnahmen sicherzustellen.

Minderheitsantrag Sonja Rueff-Frenkel, Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Ulrich Pfister, Paul von Euw, Urs Wegmann:

Ergänzung 3. Absatz: In bestehenden Siedlungsstrukturen sollen private Grundstücke sowie bestehende öffentliche Parkierungsflächen nur in Ausnahmefällen dafür beansprucht werden.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Bei diesem Antrag geht es um Halte- und Parkierungsflächen, insbesondere in Stadtlandschaften. Diese sollen stufengerecht mittels geeigneter Massnahmen sichergestellt werden. Eine KEVU-Minderheit beantragt eine zusätzliche Bestimmung, nämlich dass dafür in bestehen-

den Siedlungsstrukturen private Grundstücke und bestehende öffentliche Parkplätze nur in Ausnahmefällen beansprucht werden. Die KEVU-Mehrheit lehnt diese Einengung des Spielraumes ab.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Im Richtplan soll, wie von unserem Kommissionspräsidenten gesagt, sichergestellt werden, dass Halte- und Parkierungsflächen für den gewerblichen Güterumschlag, insbesondere in städtischen Gebieten, sichergestellt werden. Grundsätzlich unterstützen wir diese Absicht, aber gerade in städtischen Gebieten sind der Bedarf an gewerblichem Güterumschlag und die fehlende Fläche ein grosses Problem. Auch der Regierungsrat hat in den Kommissionsberatungen erkannt und zugegeben, dass die Flächenkonkurrenz aufgrund des Bevölkerungswachstums für die Ver- und Entsorgung sowie für die Orte zum Wohnen und Arbeiten zunimmt. Aufgrund dieser Flächenkonkurrenz und zum Schutz des privaten Eigentums, der bestehenden Grundstücknutzung und der immer weniger werdenden öffentlichen Parkierungsflächen haben wir unseren Antrag eingereicht. Mit der Präzisierung, dass die Forderung in unserem Antrag nur bei bestehenden Siedlungsstrukturen gelten soll, weisen wir eben auf diese Schwierigkeit hin. Bei Neubauten können Halte- und Parkierungsflächen für den gewerblichen Güterumschlag in die Planung mit einbezogen werden. Aber bei bestehenden Strukturen sollen Anpassungen und neue Auflagen nicht zulasten der bereits überbauten und genutzten Grundstücksfläche und nicht zulasten der öffentlichen Parkierungsfläche gehen. Da der Richtplan die Grundlage für die weiteren kommunalen Regelungen ist, ist es uns wichtig, dass private Grundstücke nur in Ausnahmefällen beansprucht werden können. Zuerst muss immer geprüft werden, ob der öffentliche Grund dafür bestimmt werden kann.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Sonja Rueff hat schon fast alles gesagt. Wir begrüßen grundsätzlich die Sicherung der Standorte. Dabei ist es richtig, dass innerhalb bestehender Siedlungsstrukturen private Grundstücke sowie bestehende öffentliche Parkierungsflächen nur in begründeten Ausnahmefällen beansprucht werden. Private Grundstücke und öffentliche Parkierungsanlagen dürfen nicht geopfert werden. So wird dem Schutz des Eigentums und der bestehenden Nutzung Rechnung getragen, ohne die langfristige Entwicklung der Infrastruktur unnötig einzuschränken. Wir unterstützen diesen Antrag der FDP.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir von der SP wollen Parkierungsflächen für den Güterumschlag primär auf privaten Grundstücken und nur in Ausnahmefällen im öffentlichen Raum, also genau umgekehrt als die FDP und eigentlich so, wie die Regierung das auch vorgeschlagen hat. Der öffentliche Raum ist doch viel zu wertvoll für Güterumschlag. Dort können Bäume gepflanzt werden – gerade jetzt merken wir doch, wie wichtig das ist –, es können Velo- und Busspuren erstellt werden, die unter Umständen blockiert sind durch irgendwelche Flächen für Güterumschlag. Wir können Cafés wie das Tibits draussen an der Strasse erstellen – das ist doch viel besser für die Menschen. Genau diese Menschen, das sind die,

die wir uns in den Städten vorstellen, und halt nicht die privaten Grundbesitzenden, die alles maximieren wollen und kein bisschen Gemeinwohl für Güterumschlag auf ihren Flächen haben wollen. Nein, das soll, wenn möglich, im privaten und nur in Ausnahmefällen im öffentlichen Raum passieren. Wir lehnen ab. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Sonja Rueff-Frenkel gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 86 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Restliches Unterkapitel 4.6.3 Massnahmen

4.9 Grundlagen

Erläuterungsbericht zu den Einwendungen

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 174 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), Ziffer I der Vorlage 6013a zuzustimmen und die Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr», festzusetzen.

II.–VI.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.