

4. Teilrevision 2020 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr» und Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung»

Antrag des Regierungsrates vom 26. Oktober 2022 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 24. Oktober 2023

Vorlage 5871a

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Ich sollte zu diesem Geschäft auch die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) begrüßen, die nicht hier ist. Ich gehe davon aus, dass sie noch eintrifft, wir beginnen aber schon mal mit der Beratung. Sie kommt sicher so schnell wie möglich. Für allfällige Anträge wenden Sie sich bitte zuerst an Gregory Grämiger vom Amt für Raumentwicklung (*ARE*). Auch hier sind Anträge nicht zulässig, wenn die im Richtplan vorgesehenen Mitwirkungsrechte der betroffenen Gemeinden verletzt werden und somit nicht in der Kommission vorberaten worden sind; das gilt gemäss Paragraph 87 Absatz 3 KRG (*Kantonsratsgesetz*). Wenn jemand einen Antrag stellen möchte, würde dies ein erneutes Auflageverfahren nötig machen. Ein solcher Antrag ist deshalb zwingend als Rückweisungsantrag zu formulieren.

Der Ablauf ist hier genau wie beim vorherigen Traktandum (*Vorlage 5870a*). Es wurde ebenfalls kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Somit ist Eintreten beschlossen und wir führen vorab eine Grundsatzdebatte zur Vorlage. Die Detailberatung wird nach dem Inhaltsverzeichnis des Richtplantextes geführt und es gilt die gleiche Redeordnung wie zuvor: Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen zehn Minuten, danach die übrigen Mitglieder des Kantonsrates fünf Minuten, sodann die Volkswirtschafts- und die Baudirektion. Danach wird auch der Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen aufgrund der Detailberatung der Vorlage 5871a, so nötig, angepasst und zur Kenntnis genommen. Und schliesslich findet die Schlussabstimmung über die bereinigte Vorlage statt. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden und wir kommen zur Grundsatzdebatte.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Vizepräsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich vertrete unseren Kommissionspräsidenten (*Andreas Hasler*), der heute abwesend ist. Einleitend kann ich auf die Einleitungen der Präsidentin der KPB (*Kommission für Planung und Bau*) verweisen, dasselbe Verfahren hat natürlich auch für die Kapitel gegolten, die wir in der KEVU beraten haben. Und auch im Namen der KEVU und des KEVU-Präsidenten besten Dank an die Verwaltung und den Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) und die Volkswirtschaftsdirektorin für die gute Zusammenarbeit bei der Beratung der Richtplanrevision.

Nun zu den Kapiteln, die wir in der KEVU beraten haben: Ein wesentlicher Beitrag zur Minderung der Hitzebelastung im bebauten Gebiet und damit zur Förderung der Siedlungsqualität kann durch eine geeignete Gestaltung von Verkehrsflächen geschaffen werden. Analog zum Kapitel 2 «Siedlungen» werden deshalb

mit dieser Richtplanteilrevision auch im Kapitel 4 «Verkehr», «Ziele und Massnahmen zur Förderung eines angenehmen Lokalklimas» aufgenommen, wobei zwei Grundsätze aktualisiert wurden: erstens «Ressourcen schonen». Mit Abstimmung vom 15. Mai 2022 wurden der Klimaschutz und das Ziel der Treibhausgasneutralität in der Kantonsverfassung verankert. Zur Umsetzung dieses Vorsatzes legte der Regierungsrat die langfristige Klimastrategie fest. Die unter Punkt 4.1.1 a) genannten Zielsetzungen betreffend CO₂-Ausstoss werden nun entsprechend aktualisiert im Richtplan. Zweitens: «Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern»: Zur Förderung der kühlenden Verdunstung sollen möglichst nur jene Verkehrsflächen versiegelt werden, deren Funktion dies zwingend bedingt. So können beispielsweise Tramtrassees begrünt und versickerungsfähig ausgebildet werden. Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, sind durch geeignete Massnahmen vor Hitze zu schützen. Insbesondere Bäume wirken zugleich kühlend und schattenspendend, auch dies wurde im Richtplan aktualisiert.

Dazu werden im Richtplan auch noch verschiedene Einzelobjekte des Strassen-, des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs angepasst. Besonders zu erwähnen sind vier Vorhaben: erstens die neuen Güterumfahrungslinie Limmattal–Furttal ermöglicht es, Güterzügen ab dem Rangierbahnhof Limmattal direkt nach Zürich-Seebach zu führen. Mit der Umfahrung des Knotens Zürich können die Leistungsfähigkeit wie auch die Verlässlichkeit des Güterverkehrs im Raum Zürich deutlich gesteigert werden. Die dadurch freiwerdenden Kapazitäten stehen für den Ausbau der Zürcher S-Bahn zur Verfügung. Der Eintrag von drei Varianten im Richtplan entspricht dem derzeitigen Bearbeitungsstand des Sachplans Verkehr des Bundes. Die definitive Linienführung steht noch nicht fest. Der Kanton Zürich setzt sich auf jeden Fall für eine weitestgehend unterirdische Linienführung ein, die siedlungs- und landschaftsverträglich realisiert werden kann.

Zweitens: Der bestehende Engpass auf der Schiene zwischen Thalwil und Pfäffikon SZ soll dereinst mit dem Meilibachtunnel gelöst werden. Dieser schliesst bei der unterirdischen Verzweigung Horgenberg an den Zimmerberg-Basistunnel an und ist rund 4 Kilometer lang. Damit können Güterzüge und schnelle Fernverkehrszüge über die neue Tunnelstrecke geführt werden, wodurch die Stammlinie entlastet wird. Dies ermöglicht den geplanten Ausbau des S-Bahn-Angebots in der Region Zimmerberg. Der Meilibachtunnel wird daher in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Auch in Bundesbern haben National- und Ständerat für das Projekt mittlerweile 100 Millionen Franken reserviert, sodass die kantonale Richtplanergänzung wichtig und richtig ist.

Drittens: Bisher war der Zusammenschluss der Glattalbahn von Bassersdorf zum Bahnhof Dietlikon als Prüfauftrag im Richtplan enthalten. Diese Prüfung ist nun erfolgt. Dabei hat sich herausgestellt, dass im betreffenden Gebiet auch auf lange Sicht das Nachfragepotenzial zu klein ist, als dass ein Eintrag im Richtplan gerechtfertigt wäre. Der Eintrag wird deshalb im Richtplan gestrichen.

Viertens: Neu aufgenommen wird dagegen die Aushubumschlag-Anlage Büel in Regensdorf im Kapitel «Güterverkehr». Sie dient dazu, Aushubmaterial von Baustellen von der Strasse auf die Schiene zu verladen, was ein gesetzlicher Auftrag ist. Sie ist dafür ideal gelegen, denn sie bedient den Raum Zürich Nord mit seiner

intensiven Bautätigkeit. Zudem besteht im Zusammenhang mit dem Bau des Gubrist-Tunnels dort bereits eine temporäre Verladeanlage.

Dann noch kurz zum Kapitel 5 «Ver- und Entsorgung»: Hier wurde der Teil «Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung» gesamthaft überarbeitet. Dies war letztmals 2009 geschehen. Seither wurden die kantonalen Richtlinien zu verschiedenen Zielen und Vorgaben des Gewässerschutzgesetzes differenzierter und präziser formuliert. Dies wird jetzt im Richtplan nachvollzogen. Zu den beiden vorliegenden Anträgen spreche ich in der Detailberatung.

Urs Wegmann (SVP, Neftenbach): Die KEVU-Vizepräsidentin Sonja Rueff-Frenkel hat die Ausgangslage schon sehr gut beleuchtet, ich werde mich daher kurzfassen. Beim Kapitel 4 «Verkehr» ist die SVP/EDU-Fraktion mehrheitlich einverstanden. Zu Punkt 4.2.2 «Karteneinträge», «Verlegung Baltenswilerstrasse in Bassersdorf», werden wir uns noch ausführlich äussern. Ebenfalls werden wir den Antrag der SP im Kapitel «Öffentlicher Verkehr» zum Punkt 4.3.2 «Karteneintrag Objekt 17» unterstützen.

Die Anpassungen in Kapitel 5 wurden eigentlich auch schon genannt. Beim Kapitel «Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung» kommen wir zum Schluss, dass zwar einige Punkte kritisch beleuchtet werden mussten, wir aber einverstanden sind, so wie dies jetzt vorgesehen ist. Besonders kritisch hinterfragt haben wir beispielsweise die Konzeption der Versickerung im Zusammenhang mit der Siedlungsentwässerung.

Bei der ganzen Thematik zur Erwärmung des öffentlichen Raumes durch Versiegelung ist es uns wichtig, dass ländliche Gebiete nicht über den gleichen Leisten geschlagen werden wie die städtischen. Da hatten wir bei der Beratung manchmal etwas Bedenken, die Verwaltung konnte uns aber aufzeigen, dass sie gewillt ist, dies zu berücksichtigen und die Umsetzung entsprechend zu machen. Insofern können wir uns auch hier mit der Verabschiedung dieses Kapitels einverstanden erklären. Herzlichen Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Diese Richtplanrevision 2020 regt bei uns keine grossen Emotionen. Wir haben im Wesentlichen ja auch nur einen Antrag der SVP, über den wir nachher noch ein bisschen diskutieren werden. Aber ich gehe gleich direkt noch auf unseren Antrag zum Eintrag 17 ein, zur Doppelspur Bremgarten–Dietikon. Es ist uns wirklich wichtig, dass dieser Eintrag so belassen wird, und ich bin Rosmarie Joss aus Dietikon dankbar, dass sie die ortsgenaue Beobachtung der Entwicklung verfolgt. In der aktuellen Vernehmlassung zum Richtplanpaket 2022 ist diese Streichung wieder drin. Wir werden das weiter genau beobachten und erst im Richtplan streichen, wenn das Bähnchen dann wirklich richtungsgrennt auf beiden Spuren verkehrt.

Ganz wichtig an dieser Vorlage, dieser Teilrevision des Richtplans, ist der einleitende Text im Kapitel «Verkehr», 4.1.1 «Ziele». Kürzlich haben wir viel über klimaangepasste Siedlungsentwicklung gesprochen (*Vorlage 5860a*). Es ist sehr lobenswert, dass die Regierung beim Verkehr die Sache wirklich umsetzen will und bei 4.1.3 «Massnahmen» in den Richtplan einträgt. Auch schon weiter vorne,

bei den kurzen Wegen und der Siedlungsqualität, wird auf die Hitzebelastung eingegangen und bei den Ressourcen steht nun auch im Bereich «Verkehr» das Netto-null-Ziel explizit im Richtplan. Wir werden Regierung und Verwaltung immer wieder auf diese Grundsätze behaften. Aber meine Hoffnungen, dass diese Ziele wirklich immer in unserem Sinn berücksichtigt sind, sind leider nur begrenzt. So steht der folgende wichtige Satz schon lange im Richtplan, Zitat: «Einerseits sollen auf begrenzter Fläche möglichst viele Mobilitätsbedürfnisse pro Zeiteinheit erfüllt werden. Andererseits sind zunehmend wichtigere Werte wie Landschaftsqualität, Boden, Wasser, Biodiversität, Luft und Ruhe durch einen optimalen Einsatz der vorhandenen Infrastruktur sowie einen haushälterischen Umgang mit den finanziellen Mitteln und den natürlichen Ressourcen zu schonen.» Wenn ich sehe, wie immer noch Strassen ausgebaut und gar neugebaut werden, dann fehlt mir der Glaube, dass dieser Grundsatz im Richtplan wirklich konsequent in allen Planungen berücksichtigt wird.

Das Kapitel «Ver- und Entsorgung» hat bei uns Markus Bärtschiger behandelt. Und da es keine Anträge gibt, danke ich gleich in seinem Namen und im Namen der ganzen KEVU-Deputation für dieses ganze Paket, das von Regierung und Verwaltung gut vorbereitet wurde. Auf alle Fälle unterstützen wir die Vorlage der Regierung und die winzigen Änderungen der KEVU und stimmen der Vorlage zu. Herzlichen Dank.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Wir beraten heute, im März 2024, die Richtplanrevision 2020. Ich erwähne dies, da die Richtplanrevision mit den Windpotenzialgebieten im Laufe des Jahres aufgelegt wird. Wir können uns also darauf einstellen, dass wir diese dann in vier Jahren beraten werden.

Viele Punkte sind in der Richtplanrevision 2020 enthalten, die in aktuell pendenten Gesetzesvorlagen geregelt werden. Wir finden das problematisch, denn der Richtplan ist behördenverbindlich, bevor die Gesetzesvorlagen durchberaten sind. Die Richtplanrevision enthält Änderungen betreffend die Themen «Klimawandel», «Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum». Wenige Anträge wurden in der KEVU gestellt. Es scheint uns politisch also überhaupt nicht umstritten. Das Kapitel 5.6 «Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung» wurde stark überarbeitet, unter anderem als Folge des revidierten Wassergesetzes. Anträge sind dazu keine eingegangen, deshalb werden wir es heute auch im Rat nicht besprechen.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Ich kann mich ebenfalls kurzfassen: Die Grünliberalen unterstützen diese Richtplanrevision. Wir begrüßen insbesondere, dass damit das neue Klimaziel des Kantons Zürich zur Reduktion von Emissionen sowie der Massnahmenplan Anpassungen an den Klimawandel in verschiedenen Kapiteln des Richtplans aufgenommen werden. Auch die Gesamtüberarbeitung des Kapitels «Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung» entspricht einer sinnvollen Anpassung an das neue Zürcher Wassergesetz und das Gewässerschutzgesetz des Bundes. Schliesslich erachten wir auch die bereits erwähnten baulichen Vorhaben im Strassenverkehr und im öffentlichen Verkehr als sinnvoll.

Wir danken der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion für die gute Zusammenarbeit und haben die effiziente Beratung dieser Vorlage in der KEVU sehr geschätzt.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Alle Jahre grüsst das Murmeltier. Mit der heutigen Richtplanteilrevision haben wir quasi in zweifacher Hinsicht einen Evergreen zu beraten. Wir revidieren wieder einmal einen Teil des Richtplans und wir machen endlich wieder einmal einen Schritt in Richtung Netto-null-Klima vorwärts; zwar nur auf dem Papier, aber weil der Richtplan behördenverbindlich ist, auf einem ziemlich richtungsweisenden Papier. «Netto null Treibhausgasemissionen», das ist die eigentliche Abkürzung für den Dreizeiler, um den das Kapitel 4.1.1 «Ziele der Gesamtstrategie» ergänzt wird, denn der Verkehr soll bis 2040, spätestens aber bis 2050 nur noch so viel Treibhausgasemissionen ausstossen, wie natürlich oder technisch, zum Beispiel mit Carbon Capture and Storage kompensiert werden können. Das Potenzial für Carbon Capture und vor allem das Potenzial für Storage ist in der Schweiz aber bescheiden. Folgerichtig müssen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs gesenkt werden. Dass das nicht allein mit einem Zustupf an Leerrohren in der Garage oder ein paar Veloevents an Schulen klappt, das sollte allen hier drin klar sein. Und auch die effizienteren Elektromotoren bringen leider nur eine Verbesserung von etwa 40 Prozent. Das Ziel will aber 100 Prozent. Es braucht also spätestens jetzt wirkungsvollere Massnahmen, um die Attraktivität des Velos, des ÖV und des Busverkehrs gegenüber dem Auto zu verbessern, eine schnelle Umsetzung des Velonetzplans zum Beispiel oder die Bevorzugung des ÖV auf der Strasse.

Zu den Richtplanänderungen: Insgesamt haben wir es mit vielen Verbesserungen in Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr zu tun. Die Anpassung der Strasse in Bassersdorf, weil die heutige Hauptstrasse der Bahnlinie in die Quere kommt, die Anpassung der Glattalbahn an das Raumordnungskonzept, die Ergänzungen auf Doppelspur bei der Sihltal- und Zürich-Üetlibergbahn (SZU), die Aufnahme des Meilibachtunnels und die Streichung der umgesetzten Limmattalbahn.

Im Hinblick auf die Verlagerung des MIV (*motorisierter Individualverkehr*) auf den ÖV sind diese Anpassungen sicher notwendig, genügen werden sie aber nicht, um zum Ziel zu kommen. Da erwarten wir in Zukunft verkehrsregulierende Massnahmen.

Beim Teil der Ver- und Entsorgung wird der Richtplan an das neue Wassergesetz angepasst. Dadurch wird dem Umgang mit Abwasser ein anderer Stellenwert eingeräumt. Nicht verschmutztes Abwasser wird häufiger versickert, damit es von Pflanzen aufgenommen oder verdunstet werden kann. Das Verdunsten trägt zur Kühlung der Umgebung bei und gleichzeitig wird Energie für die Wasseraufbereitung gespart.

Zum Minderheitsantrag der SVP werde ich dann später noch Stellung nehmen. Wir unterstützen die Revision und treten auf die Vorlage ein.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Und ich begrüße auf der Tribüne die Geschäftsleitung des Kantonsrats Luzern sowie den Staatsschreiber des Kantonsrats Luzern, die uns heute einen Besuch abstatten. Schön, seid ihr hier.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die Mitte-Fraktion wird der Teilrevision 2020, Kapitel 4 «Verkehr» zustimmen. Besten Dank an die Verwaltung für die gute Überarbeitung und die gute Zusammenarbeit.

Zu den beiden Änderungsanträgen: Die Strecke 17 in Dietikon, S-Bahnausbau auf Doppelspur, ist bis heute nicht realisiert und soll aus diesem Grund im Richtplan verbleiben. Die Mitte-Fraktion ist damit einverstanden. Den Änderungsantrag der SVP für einen neuen Eintrag in den Richtplan «Klotenerstrasse Bassersdorf Südumfahrung» wird die Mitte-Fraktion nicht unterstützen. Die neue Umfahrungsstrasse entlastet die Ortsdurchfahrt Bassersdorf nur teilweise vom Durchgangsverkehr. Allerdings bewirkt sie eine deutliche Kapazitätserhöhung im kantonalen Strassennetz und damit eine Erhöhung der Attraktivität für den motorisierten Verkehr im gesamten Siedlungsraum. Ein entsprechendes Postulat (*KR-Nr. 93/2021*) wurde bereits im August 2022 abgelehnt. Aus diesem Grund braucht es keinen Eintrag in den Richtplan. Alle Aussagen, Argumente und Fakten konnten wir in der Postulatsantwort vom Juni 2021 lesen oder in der Ratsdebatte vom August 2022 bereits hören. Der Versuch, ein bereits durch den Rat abgelehntes Postulat ein Jahr später direkt in den Richtplan aufzunehmen, wurde von der Kommissionmehrheit bemerkt und nicht unterstützt. Die Mitte-Fraktion lehnt diesen Änderungsantrag ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Weil ich in diesem Jahr einen runden Geburtstag feiern werde, wird das für mich wieder ein Anlass für eine generelle Vorsorgeuntersuchung sein. Und ich sehe es bereits kommen, dass mir die Hausärztin verschiedene Änderungen meines Lebensstils vorschlagen wird, wenn ich für die Zukunft gerüstet sein will. Eigentlich verstehe ich das, denn alles, was in die Jahre kommt, bedarf von Zeit zu Zeit gewisser Revisionen. Das ist auch bei der vorliegenden Teilrevision 2020 nicht anders. Aber man darf festhalten, dass die Mitglieder der Kommission – im Gegensatz wahrscheinlich zu mir – grosse Einsicht an den Tag gelegt haben, was zu wegweisenden und zeitgemässen Anpassungen geführt hat.

Ich verzichte, auf die Details einzugehen, und erwähne quasi den Inhalt zusammenfassend mit dem Hinweis auf die formulierte Gesamtstrategie. Sie richtet sich am Ziel aus, dass, wenn möglich, bis 2040, spätestens aber bis 2050 nur noch so wenige Treibhausgase ausgestossen werden, wie durch natürliche oder technische Senken kompensiert werden können. Viele der Anpassungen im Richtplan stützen sich folgerichtig darauf ab.

Zum Minderheitsantrag betreffend Bassersdorf werde ich mich später noch äussern. Insgesamt beurteilt die EVP diese raumplanerische Vorsorgeuntersuchung als geglückt und wird ihr zustimmen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Der Baudirektor hat ja in seinem Votum zur vorherigen Teilrevision (*Vorlage 5870a*) anhand der Laufnummer 2020 darauf hingewiesen, wie lange eine Revision braucht. Und wenn wir uns jetzt anschauen, was für neue Einträge vorhanden sind, fällt schon auf, dass sehr viele dieser Einträge zumindest für ein Planungsinstrument eher kurzfristig sind beziehungsweise die Planungen, die wir hier langfristig vornehmen, vielfach dann trotzdem wieder überholt werden und dann halt durch kurzfristige Einträge, die man erst im Nachhinein oder als Nachvollzug von fortgeschrittener Planung jetzt auch noch in den Richtplan einträgt, dazukommen. Dies betrifft unter anderem diverse Doppelspurausbauten wie auch Massnahmen, begleitend zum Brüttenertunnel. Erfreulich vorausschauend ist auf der anderen Seite hingegen die geplante Tunnellösung für den Güterverkehr über das Furttal, womit mehr Kapazitäten für den Personenverkehr im Limmattal geschaffen werden sollen.

Ebenfalls begrüssen wir die Anpassungen bezüglich des Klimawandels. Hier besteht schon länger Handlungsbedarf. Erfreulich ist für uns als AL zwar die Erwähnung von netto null 2040. Wir sind aber der Meinung: Gemessen an der Wichtigkeit des Themas müsste dieses Ziel viel absoluter im Richtplan erwähnt werden und textlich mehr Kraft haben; nicht zuletzt auch im Wissen darum, dass halt nicht alles, was man plant, letztendlich auch so kommt. Und weil, wie wir auch sehen, sehr viele Einträge jetzt wieder kurzfristig immer wieder dazu geschoben werden, müssen wir damit rechnen, dass, selbst wenn wir netto null konkreter als nur mit einer Formulierung einführen würden, es eher schwierig sein wird, dies einzuhalten. So ist uns die Formulierung leider zu weich und nimmt einen Rückzieher bereits vorweg.

Was wir hingegen explizit begrüssen, ist die Erkenntnis, dass man davon wegkommen muss, alle Flächen voll zu versiegeln. Dies begrüssen wir. Insbesondere im urbaneren Raum führen vollversiegelte Strasse, zu einer unnötigen Erhitzung. Auch die Anpassungen im Kapitel «Ver- und Entsorgung», in welchem der Richtplantext diverse Verbesserungen erfuhr und auch konkreter wurde, spricht: Anstatt dass an diversen Stellen nur stand, es sei zu prüfen, wurde es hier konkreter. Insgesamt waren ja all diese Richtplanänderungen in der Kommission erfreulicherweise ziemlich unbestritten. Dies spricht wohl auch für die gute Arbeit der Verwaltung des Baudirektors, die da offenbar auch die meisten Bedenken der Kommission wegräumen konnten. Wir als AL sind ja nicht Mitglied in der Kommission.

Der einzige Minderheitsantrag betrifft die Südumfahrung Bassersdorf. Dieses Anliegen ist ja auch nicht ganz neu, wir berieten es bereits vor eineinhalb Jahren im Rahmen eines Postulates. Wir sehen hier auch keine neuen Argumente, weshalb ich es hier bereits vorwegnehmen kann, dass wir diesen einzigen Minderheitsantrag in diesem Kapitel ablehnen werden.

Und damit verbleibt mir noch der Dank für die Arbeit bei der Verwaltung, beim Baudirektor und bei der Kommission. Wir werden diese Änderungen annehmen. Besten Dank.

Regierungsrat Martin Neukom: Wir beraten das Kapitel 4 und das Kapitel 5 der Richtplanteilrevision 2020. Auch das Kapitel 4 enthält Festlegungen zur Anpassung an den Klimawandel, wie wir schon beim letzten Geschäft (*Vorlage 5870a*) diskutiert haben. Das heisst, das betrifft folglich den Auftrag an Kanton und Gemeinden, bei der Strassenraumplanung für ein angenehmes Lokalklima im Strassenraum zu sorgen. Das heisst unter anderem, dass Verkehrsflächen nur dann zu versiegeln sind, wenn dies für die Funktion auch wirklich nötig ist, und wenn möglich auch der Verkehrsraum zu begrünen und die Strasse zu beschatten ist. Das ist in der Realität natürlich sehr anspruchsvoll. Wie beim letzten Geschäft heute schon diskutiert, handelt es sich auch hier um Interessenkonflikte, gerade beim Thema «Bäume im Strassenraum». Das ist zwar sehr erwünscht für die Beschattung und ist sehr erwünscht für die Bevölkerung, das wird sehr geschätzt. Andererseits sind Bäume ein Hindernis im Bereich der Verkehrssicherheit und häufig schwierig überhaupt unterzubringen. Das sind in dem Sinne Themen, die in der konkreten Planung von Projekten berücksichtigt werden müssen.

Weiter enthält das Kapitel 4 entsprechende Festlegungen, Einträge zu Verkehrsprojekten. Das betrifft die Verlegung der Baltenswilerstrasse in Bassersdorf der Doppelspurausbau SZU (*Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn*), die Aufnahme der Güterumfahrungslinie Limmattal–Furttal, Aufnahme des Meilibachtunnels, die Aufnahme der Aushubverladeanlage in Regensdorf, sie wurde auch schon erwähnt. In Kapitel 5 wird der Perimeter für die Grundwasserschutzgebiete Rheinau und Rafzerfeld nachgeführt und das Kapitel «Siedlungsentwässerung und Abfallreinigung» wurde komplett überarbeitet. Ganz offensichtlich ist es nicht auf eine grosse Kontroverse gestossen, sodass auch hier kein einziger Minderheitsantrag vorliegt, was uns natürlich sehr freut.

Im Namen des Regierungsrates bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und der Vorlage schlussendlich zuzustimmen. Besten Dank.

Detailberatung

Kapitel 4 Verkehr

4.1 Gesamtstrategie

4.2 Strassenverkehr

4.2.1 Ziele

Keine Bemerkungen; genehmigt.

4.2.2 Karteneinträge

1

Minderheitsantrag Ulrich Pfister, Ueli Bamert, Paul von Euw, Urs Wegmann:

Zusätzliches Vorhaben

Nr. 23b Klotenerstrasse, Bassersdorf; Hauptverkehrsstrasse; Verlegung Klotenerstrasse, in Ergänzung zu Nr. 23a, Ausbau zur Südumfahrung von Bassersdorf; kurz- bis mittelfristig

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Vizepräsidentin der KEVU: Einige haben schon in ihrem Eintretensvotum darauf hingewiesen: Es geht um den Eintrag 23a und 23b. Eine KEVU-Minderheit beantragt, diesen Eintrag zum Strassenverkehr zu ergänzen, konkret: Zusätzlich zur vorgesehenen Verlegung der Baltenswilerstrasse im Zusammenhang mit dem Brüttenertunnel-Südportal in Bassersdorf soll westlich anschliessend auch die Klotenerstrasse verlegt werden, sodass eine Südumfahrung Bassersdorf entsteht.

Das Anliegen ist nicht neu, wir haben es gehört. Bereits mit Postulat 93/2021 wurde diese Umfahrung Bassersdorf Süd gefordert. Der Kantonsrat lehnte den Vorstoss allerdings im August 2022 ab. Und auch bei der öffentlichen Auflage dieser Richtplanteilrevision kam die Forderung wieder auf den Tisch. Der Regierungsrat lehnte sie ab. Er begründete, dass eine solche Umfahrung zwar geprüft worden sei, sie habe jedoch negative Auswirkungen auf das regionale Strassennetz und stünde im Widerspruch zu den Vorgaben des kantonalen und des regionalen Raumordnungskonzepts sowie zum kantonalen Gesamtverkehrskonzept. Auch würden dadurch auf engem Raum zwei Kantonsstrassen entstehen, weil die Klotenerstrasse in Bassersdorf wegen der notwendigen Anbindung von Nürensdorf nicht abklassiert werden könnte.

Die KEVU lehnte den Antrag mit der gleichen Begründung grossmehrheitlich ab.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Mit der Antwort auf das Postulat 93/2021 hat sich der Regierungsrat negativ zum Eintrag der Umfahrung Bassersdorf Süd in den Richtplan geäussert und der Rat hat, wie schon erwähnt, das Postulat am 29. August 2022 leider nicht überwiesen. Als Negativpunkt wird ausgeführt, dass dies zu einer deutlichen Kapazitätserhöhung im kantonalen Strassennetz führen würde. Ich höre hier die Voten der Gegenseite bereits, dass, wer Strassen sät, Verkehr erntet. Wer Schienen sät, erntet auch Verkehr. Es ist nun mal so, dass das durch die unbegrenzte Zuwanderung verursachte Bevölkerungswachstum auch die Anzahl Personen, welche mobil sein möchten, erhöht. Dieses Mobilitätsbedürfnis kann nicht nur mit dem ÖV abgedeckt werden, auch der MIV (*motorisierter Individualverkehr*) wird seinen Anteil übernehmen müssen. Ob dies nun alle positiv finden oder nicht, ändert nichts an der Sache.

Mit dem STEP 2035 (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*) wird der ÖV massiv ausgebaut. Das betroffene Gebiet zwischen Zürich, Flughafen und Winterthur wird nach dem Bau des Brüttenertunnels völlig verändert sein. Der Brüttenertunnel verlangt nach der Verlegung der Baltenswilerstrasse. Es bietet sich somit an, diese Verlegung zu nutzen und dadurch eine Südumfahrung von Bassersdorf zu erstellen. Diese Südumfahrung würde an die früher aus dem Richtplan gestrichene K10 anschliessen. Bassersdorf weist heute einen durchschnittlichen Tagesverkehr von 20'000 Fahrzeugen auf, etwas mehr, als der Gotthardtunnel verzeichnet. Die Regierung argumentiert, dass mit der Südumfahrung der Verkehr lediglich in etwa auf täglich 10'000 Fahrzeuge halbiert werden könnte. Nun, 10'000 Fahrzeuge weniger ist nicht nichts und würde die Lebensqualität in Bassersdorf massiv erhöhen.

Der Regierungsrat führt aus, es bestehe die Gefahr, dass die weiteren betroffenen Gemeinden Kloten, Dietlikon, Wallisellen mit Mehrverkehr rechnen müssten, da mit dieser Strasse eine neue, attraktive Verbindung vom Glatttal zum Flughafen geschaffen würde. Wir haben im Richtplan den Eintrag der Glatttalautobahn. Diese neue Verbindung entlastet das Brüttiseller Kreuz und den Anschluss Zürich Nord massiv. Mit dieser neuen Strasse ist die Verbindung über die Baltenswiler Strasse vom Glatttal zum Flughafen nicht mehr so attraktiv. Stimmen Sie diesem Richtplaneintrag zu und ermöglichen Sie der Bevölkerung der Gemeinde Bassersdorf, dass diese von einer markanten Entlastung profitieren könnte.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Ich finde ja politische Beharrlichkeit grundsätzlich etwas Gutes. Aber hier ist es wirklich nur noch ein Stämpfeln und ganz klar lehnen wir diesen Antrag ab. Wir unterstützen damit die Ortszentren von Kloten, Dietlikon und Wallisellen, was die Regierung ganz klar ausgewiesen hat. Denn es ist wirklich so, dass das extrem kleinliche Kirchturmpolitik aus Bassersdorfer Sicht ist. Bassersdorf hat einen grossen Anteil Quell-/Zielverkehr, darum kann diese Umfahrungsstrasse längst nicht allen Verkehr aufnehmen und würde ihn dann eben doch auch noch in die umliegenden Gemeinden reinspülen. Das unterstützen wir selbstverständlich nicht. Klima, das haben wir auch schon oft gehört, aber diese ewigen Wiederholungen müssen wir nicht weiter ausführen. Und diese Strasse widerspricht den Richtplanziele, die ich vorher zitiert habe, darum lehnen wir dieses Stämpfeln ab. Herzlichen Dank.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Die FDP-Fraktion hatte das Postulat 93/2021 betreffend Umfahrung Süd Bassersdorf unterstützt. In der damaligen Postulatsantwort erklärte die Regierung, dass man von einer solchen Umfahrung absehen will, weil unter anderem das Zentrum von Dietlikon mehr belastet und das Zentrum von Bassersdorf nur teilweise vom Verkehr entlastet würde. Zudem würde die Umsetzung des SVP-Antrags mit der Umfahrungsstrasse ein neues Verkehrsvorhaben bedeuten. Bevor es in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden könnte, müsste zuerst ein Verfahren mit Anhörungen durchlaufen werden. Die FDP lehnt deshalb den Antrag aus Verfahrensgründen ab.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Wer Strassen sät – Ueli Pfister hat es bereits vorweggenommen –, der wird Verkehr ernten. Das gilt beim Ausbau der Autobahnen und das gilt, wenn die Vertreter der SVP eine Umfahrung mitten durchs Kulturland fordern. Dass die SVP/EDU-Fraktion beim Zubau von Landwirtschaftsflächen auf einem Auge blind ist, das wissen wir ja nicht erst seit der Abstimmung von vor einer Woche (*gemeint ist die kantonale Volksabstimmung über die Pistenverlängerung vom 3. März 2024*). Jetzt diskutieren wir aber einen Antrag aus der Reihe von eben jenen vermeintlichen Landwirtschaftsvertretern. Und dass Sie der Mehrverkehr in den Gemeinden Kloten und Dietlikon nicht interessiert, geschätzte Vertreterinnen und Vertreter der SVP/EDU-Fraktion, das nehme ich Ihnen noch ab. Sie fordern aber damit direkt die Zerstörung von Fruchtfolge-

flächen. Das ist schon einigermaßen erstaunlich, aber diese doppelmoralische Politik sind wir uns ja längst gewohnt. Beim Autobahnausbau A1 30 Hektaren Fruchtfolgefläche, bei der Pistenverlängerung 20 Hektaren Fruchtfolgefläche und beim Ausbau der A4 immerhin noch 6 Hektaren. Und jedes Mal steht die SVP unkritisch dahinter. Insgesamt ist es die Fläche von etwa drei durchschnittlichen Landwirtschaftsbetrieben, die hier verbaut wird, und jedes Mal steht die SVP unterstützend dahinter. Kleiner Gratistipp, falls jetzt noch bei jemandem ein Funke Reue aufkommen sollte: ein bisschen weniger Fleisch auf dem Teller tut es auch, die vegane Ernährung benötigt dreimal weniger Flächen als die karnivore.

Der Antrag widerspricht den kantonalen und kommunalen Strategien. Er ist also rein schon aus diesem Grund abzulehnen. Zudem würde er alle anderen Änderungen im Richtplan verzögern, weil es keine Vernehmlassung gab. Wir Grüne wollen keine unnützen Strassen, keinen Mehrverkehr und auch keine zubetonierten Landwirtschaftsflächen. Wir lehnen den Antrag ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Florian Meier erinnert mich schon fast an meine Hausärztin, ich glaube, ich höre von dort bald dasselbe (*Anspielung des Votanten auf sein Votum zur Vorlage 5870a*).

Der Minderheitsantrag zur Aufnahme der Verbindungsstrasse südlich von Bassersdorf in den kantonalen Richtplan ist das Resultat einer klassischen Güterabwägung. Wenn durch diese Umfahrungsstrasse das Ortszentrum von Bassersdorf etwa um die Hälfte des Verkehrs entlastet werden kann, ist das doch bereits ein gewichtiges Argument; erst recht, wenn als angenehmer Zusatzeffekt die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöht wird, was ja auch die Herzen von linksgrünen Parteien höher schlagen lässt. Hinzu kommt, dass die Arbeitsplatzgebiete optimal erschlossen und die geplante urbane Entwicklung Bahnhof Bassersdorf Süd gestärkt werden können. Profitieren würde zudem auch der ÖV mit einer erhöhten Fahrplanstabilität, wie aus einem Synthesebericht des Amtes für Verkehr hervorgeht.

Dass die Verkehrsbelastung in der gesamten Region betrachtet werden muss, versteht sich von selbst, ebenso, dass gegen unerwünschte Kapazitätserhöhungen flankierende Massnahmen aufgenommen werden und diese mit umweltfreundlichen Massnahmen realisiert werden sollen. Wir behaupten nicht, dass die Verkehrsführung in einem dichtbesiedelten Gebiet mit einfachen Rezepten gestaltet werden kann. Wir sind aber der Überzeugung, dass es möglich ist, und vor allem, dass die Bedürfnisse der vom Verkehr belasteten Wohnbevölkerung eindeutig höher gewichtet werden sollten. Dann wer Strassen sät, kann Verkehr sinnvoll verlagern. Aus den genannten Gründen wird die EVP diesem Minderheitsantrag zustimmen.

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf): Hier handelt es sich um die Realisierung der Südumfahrung Bassersdorf. Damit könnte das verkehrsgeplagte Zentrum entlastet werden für mehr Lebensqualität. Die Details hat mein Kollege Ueli Pfister schon erwähnt. Man kann es auch kurzfassen: Zwei Drittel dieser Umfahrung

wird oder ist schon gebaut, es braucht nur noch einen Drittel. Das ist ja ein Novum, das man eine Umfahrung mit nur einem Drittel realisieren kann. Und eine aktuelle Bevölkerungsumfrage in Bassersdorf zeigt: Das grösste Ärgernis in Bassersdorf ist nicht der Fluglärm, sondern die tägliche Blechlawine ins Dorf. Das kommt einem Aufschrei gleich, denn wir Bassersdorfer wollen einen grossen Teil des Durchgangsverkehrs aus dem Dorfzentrum von Bassersdorf verbannen; nicht nur die grossen Staus zu Pendlerzeiten am Morgen und am Abend, mittlerweile staut es auch am Samstag vom Mittag bis zum Abend. Und auch die Ansiedlung – das ist neu – von bis zu 4000 Menschen im heutigen Industriegebiet Steinacker in Kloten an der Grenze zu Bassersdorf führt unweigerlich zu Mehrverkehr in Bassersdorf. Und das ist ja der Punkt: Die Ausgangslage hat sich geändert. Wie moniert, haben wir das schon vor zwei, drei Jahren im Kantonsrat behandelt. Oder meint ihr, wir stämpeln? Die Ausgangslage hat sich geändert, diese 4000 Personen, die grösstenteils auch mobil sein wollen mit dem Auto. Und kaum biegen sie einmal nach rechts ab, sind sie schon in Bassersdorf im Stau. Also die Realisierung dieser Umfahrung kommt unweigerlich. Stimmen Sie besser heute als bei der nächsten Revision zu.

Christian Pfaller (SVP, Bassersdorf): Als Erstes möchte ich meine Interessenbindung bekanntgeben: Ich bin Gemeindepräsident von Bassersdorf und ich bin sicher nicht der erste Gemeindepräsident, der sich zu einem solchen Richtplaneintrag äussert. Vor mehr als 50 Jahren hat der damalige Regierungsrat der Bassersdorfer Bevölkerung eine damals genannte Umfahrungsstrasse versprochen. Und genau so lange ist es her, seit diese versprochene Strasse im Richtplan eingetragen war – betont auf «war» – bis zur letzten Überarbeitung des Richtplans. Dort ist sie aus meiner Sicht aus unerklärlichen Gründen aus dem Richtplan gestrichen worden. In dieser Zeit hat sich die Bevölkerung auf über 12'000 Einwohner verdoppelt, mit ihr auch der Verkehr. Bei uns fahren täglich rund 20'000 Fahrzeuge durch das Dorf. Doch eigentlich hat diese Linie im Richtplan, die wird zurückfordern, nicht sehr viel mit dem motorisierten Individualverkehr zu tun. Jetzt wurde unsere Bau- und Zonenordnung endlich durch den Regierungsrat genehmigt und es darf mit einem zusätzlichen Bevölkerungswachstum gerechnet werden. Genau jetzt wird uns die Möglichkeit genommen, für unsere Bevölkerung für einen attraktiven ÖV und für mehr Wohnqualität zu sorgen, wäre es doch eine Chance, wenn wir mit diesem Eintrag für eine Verbindungsstrasse mehr Platz für die künftige geplante Glattalbahn und mehr Platz für den Langsamverkehr im Dorf schaffen könnten. Doch diese Chance wird uns verwehrt bleiben, wenn Sie dem Antrag auf einen Eintrag der Verbindungsstrasse im Richtplan nicht zustimmen. Schaffen Sie keine zusätzlichen Probleme, sondern geben Sie der Bevölkerung von Bassersdorf und der künftigen ÖV-Entwicklung eine Chance. Stimmen Sie Ja zu diesem Antrag.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Ja, Bassersdorf zum Dritten, ich erlaube mir auch, meine Interessenbindungen bekannt zu geben: Ich bin Vizepräsidentin der VBG, Verkehrsbetriebe Glatttal, und war bis im Juni 2022 Gemeindepräsidentin

von Bassersdorf. Von Sarah Fuchs haben Sie gehört, dass die FDP diesen Minderheitsantrag aus verfahrenstechnischen Gründen nicht unterstützen wird. Erlauben Sie mir trotzdem nochmals zu betonen, warum eine wiederholte Prüfung zielführend ist:

Ich bin mir bewusst, dass einige von Ihnen finden, dass der Minderheitsantrag eine Zwängerei ist; schon wieder Umfahrung Bassersdorf, nachdem das Postulat ja abgelehnt wurde. Felix Hoesch sprach damals und heute von einem Kirchturmvorstoss. Es gehe nur um Bassersdorf und die umliegenden Gemeinden hätten schlussendlich den Mehrverkehr zu tragen. Ich bin aber überzeugt, dass in einem so dicht besiedelten Gebiet wie dem Glatttal die Gemeinden nicht einzeln angeschaut werden können. Die Praxis zeigt, dass die Gemeinden die aktive Zusammenarbeit in den verschiedensten Gebieten suchen. Als gutes Beispiel sei hier die Glatttalbahnverlängerung erwähnt, die durch die Zusammenarbeit der Gemeinden und des Kantons schlussendlich doch noch ins Agglomerationsprogramm der vierten Generation aufgenommen wurde. Der Regierungsrat betonte hier, und ich zitiere: «Wegen den steigenden Mobilitätsbedürfnissen kommt das Glatttal mit seinem Verkehrssystem an seine Grenzen.» Ebenso haben einige Agglomerationsgemeinden vom Kanton über das Raumordnungskonzept den Auftrag zur Verdichtung erhalten. Die Gemeinden setzen den Auftrag um und investieren deshalb in verschiedene Entwicklungsgebiete. Somit steht auch der Kanton in der Pflicht, die Gemeinden so weit als möglich zu unterstützen und zu entlasten. Hier gehört eben auch dazu, den Handlungsspielraum für Infrastrukturbauten offenzuhalten. Nur so kann gemeinsam mit den Gemeinden der zunehmenden Wachstumsmüdigkeit entgegengewirkt werden. Durch die Genehmigung der Bau- und Zonenordnung im Juni 2022 hat der Bassersdorfer Soverän den Weg für eine bauliche Entwicklung südlich des Bahnhofs geöffnet.

Mit dem Projekt 23a «Verlegung Baltenswilerstrasse» in Abstimmung mit dem Zulauf zum Brüttenertunnel genehmigen Sie ein Teilstück der Umfahrung Bassersdorf. Sie haben es gehört von Thomas Lamprecht, es geht jetzt ums Fertig-Bauen. Ebenso hat die Gemeinde im Herbst 2023 eine Bevölkerungsumfrage gemacht, und die tägliche Blechlawine ist das grösste Ärgernis. Es spricht deshalb nichts dagegen, den Zusammenschluss zur vollständigen Umfahrung von Bassersdorf als Handlungsoption bestehen zu lassen und damit die Anliegen der Bassersdorferinnen und Bassersdorfer ernst zu nehmen. Nutzen wir die vorerst letzte Chance, dass Siedlung und Verkehr gemeinsam geplant werden können, und unterstützen Sie den Minderheitsantrag.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Bei der Postulatsberatung im August 2022 sprach ich ja schon zu der unnötigen Südumfahrung. Sie bringt noch mehr Ziel- und Quellverkehr nach Bassersdorf, wie der Gemeindepräsident eben erläutert hat. Man rechnet mit mehr Zuwanderern, das bringt mehr Ziel- und Quellverkehr. Und Sie wollen mit der Südumfahrung das Dorf entlasten. Das Problem ist der Löwenkreisel, die Verzweigung nach Nürensdorf. Wenn Sie die Verzweigungsstellen für die Südumfahrung und die heutigen Kolonnen anschauen – es wird sich nichts ändern. Der Verkehr wird diese Umfahrung blockieren, weil noch mehr Fahrende

in den Autos das Gefühl haben, sie wären nun schneller in Kloten oder zurück im Glatttal. Es macht keinen Sinn, ein Quartier neu zu belärmen, Kulturland zu verbauen, im Wasserschutzgebiet bauen zu wollen. Es bleibt bei den gleichen Argumenten gegen diese unnötige, sinnlose Südumfahrung, die einfach mehr Verkehr in die Region bringt und nicht die Region oder Bassersdorf auf irgendeine Art und Weise entlastet.

Markus Bopp (SVP, Otelfingen): Ich muss noch etwas richtigstellen, das Florian Meier gesagt hat. Er hat gesagt, für den Flughafen ausbau würden rund 20 Hektaren Fruchtfolgeflächen benötigt. Aus meiner Sicht werden für die Piste rund 4 Hektaren benötigt und etwa 20 Hektaren sind Renaturierung der Glatt; einfach damit wir hier ungefähr von den gleichen Zahlen sprechen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ulrich Pfister gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 114 : 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

4.2.3 Massnahmen

Keine Bemerkungen; genehmigt.

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.3.1 Ziele

Keine Bemerkungen; genehmigt.

4.3.2 Karteneinträge

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Vizepräsidentin der KEVU: Auch dieser Antrag wurde bereits mehrfach erwähnt. Bei der Erarbeitung dieser Teilrevision des kantonalen Richtplans ging man davon aus, dass der Ausbau der Strecke Dietikon–Stoffelbach–Dietikon-Bahnhof auf Doppelspur unmittelbar bevorstehe und bis zur Verabschiedung der Teilrevision im Kantonsrat abgeschlossen sein werde. Dies war und ist nicht der Fall, der Bau hat sich verzögert. Entsprechend kann der Auftrag dazu nicht bereits jetzt aus dem Richtplan gestrichen werden. Es ist denn auch ein einstimmiger Antrag der KEVU, auf die Streichung grundsätzlich zu verzichten. Gestrichen werden kann einzig der Koordinationshinweis zu Eintrag Nummer 16 – das ist die Limmattalbahn –, denn die Limmattalbahn ist bekanntlich gebaut. Die Koordination ist also bereits erfolgt.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

4.4 Fuss- und Veloverkehr

4.6 Güterverkehr

4.9 Grundlagen

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Kapitel 5 Versorgung und Entsorgung

5.2 Wasserversorgung.

5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Erläuterungsbericht

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Vizepräsidentin der KEVU: Die öffentliche Auflage der Teilrevision 2020 des kantonalen Richtplans und die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger wurden vom Dezember 2020 bis Ende März 2021 durchgeführt. In diesem Rahmen gingen insgesamt rund 2260 Einwendungen mit rund 3600 Anträgen ein. Rund 3000 Anträge bezogen sich auf die Abstell- und Service-Anlagen der Bahn. Dieses Thema wurde in der Folge und in Absprache mit der SBB zur Klärung der noch offenen Fragen aus der Teilrevision 2020 herausgelöst. Dadurch konnte die Standortevaluation der für den Betrieb der Zürcher S-Bahn benötigten zusätzlichen Abstell- und Service-Anlagen nochmals überprüft und vertieft werden. Die Festlegung der Standorte erfolgt im Rahmen einer späteren Teilrevision des kantonalen Richtplans. Gegenstand des Mitwirkungsberichts zur Teilrevision 2020 sind somit die knapp verbliebenen 600 Anträge, die sich nicht auf die Abstell- und Service-Anlagen beziehen. Ich verweise diesbezüglich auf den schriftlich vorliegenden Bericht.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Somit ist der Erläuterungsbericht zu den Einwendungen zur Kenntnis genommen.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 170 : 1 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Festsetzung des kantonalen Richtplans gemäss Ziffer I der Vorlage 5871a zuzustimmen.

II.–V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.