

### **3. Teilrevision 2018 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr»**

Antrag des Regierungsrates vom 5. Februar 2020 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 13. September 2022

Vorlage 5598a

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Ich komme zu den Vorbemerkungen zur Organisation und zum Stellen von Anträgen im Rat: Um allfällige Anträge korrekt vorzubereiten, müssen Sie sich an die Personen des Amtes für Raumentwicklung wenden. Neue Einträge sind gemäss Paragraph 87 Absatz 3 KRG (*Kantonsratsgesetz*) nicht zulässig, wenn sie die im Richtplanverfahren vorgesehenen Mitwirkungsrechte der betroffenen Gemeinden verletzen und nicht von der Kommission vorberaten worden sind. Möchte jemand einen Antrag stellen, würde dies ein erneutes Auflageverfahren nötig machen. Deshalb ist ein Antrag zwingend als Rückweisungsantrag zu formulieren.

Jetzt zum Ablauf, ich sehe folgenden Ablauf vor: Es wurde ja kein Antrag auf Nichteintreten gestellt, somit ist Eintreten beschlossen. Wir führen eine Grundsatzdebatte zu dieser Vorlage. Die Detailberatung wird nach dem Inhaltsverzeichnis des Richtplantextes geführt. Für Sprechende gilt folgende Redeordnung: Sprechende der Kommission zehn Minuten, übrige Mitglieder des Kantonsrates je fünf Minuten, dann kommt noch die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*). Danach wird der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen aufgrund der Detailberatung der Vorlage 5598a, so nötig, angepasst und zur Kenntnis genommen. Schliesslich findet die Schlussabstimmung über die bereinigte Vorlage statt. Sie sind einverstanden mit diesem Vorgehen? Danke.

*Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Im Namen der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen gemäss Dispositivziffer I der a-Vorlage, die Teilrevision 2018 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.2 «Strassenverkehr», Kapitel 4.3 «Öffentlicher Verkehr» und Kapitel 4.9 «Grundlagen» festzusetzen, gemäss Dispositivziffer III vom Erläuterungsbericht der a-Vorlage Kenntnis zu nehmen und quasi der Form halber Dispositivziffer II zuzustimmen, ein Tatbestand, der sich zwischenzeitlich mit dem Verpflichtungskredit und separaten Richtplanteilrevisions-Beschlüssen betreffend Innovationspark Zürich in Dübendorf beziehungsweise Flugplatz Dübendorf erledigt hat.

In meinen jetzigen Ausführungen fasse ich das Verfahren der Beratungen in der Kommission zusammen und gehe kurz auf die von der KEVU unverändert übernommenen Anträge des Regierungsrates zu den Kapiteln «Öffentlicher Verkehr» und «Grundlagen» ein. In Kapitel 4.2 «Strassenverkehr» gibt es neben unbestrittenen Anpassungen gemäss Regierungsantrag zwei Bereiche, wo der vorliegende Mehrheitsantrag der Kommission von der regierungsrätlichen Vorlage abweicht und wo es je auch einen Minderheitsantrag gibt. Es handelt sich dabei im Kapitel 4.2.2 Karteneinträge um Objekt 32, spezifisch die A1, Umfahrung Winterthur,

Anschluss Töss bis Anschluss Oberwinterthur, und eine Ergänzung in Kapitel 4.2.3 Massnahmen, Teil a) Kanton. Dazu werde ich jeweils separate Ausführungen bei der Detailberatung machen. Gemäss Kantonsratsgesetz Paragraf 87 Absatz 2 sind zum Richtplan nur Änderungsanträge zulässig, die von der Kommission vorgeprüft worden sind. Das ist vorliegend der Fall auch für die beiden Minderheitsanträge.

Die Vorlage wurde zwischen Januar 2021 und September 2022 an insgesamt 23 Sitzungen beraten. Die Vielzahl der Sitzungen ist unter anderem auch damit begründet, dass 2021 einige Sitzungen, inklusive Hearings, den Flugplatz Dübendorf in Kapitel 4.7.2 betrafen. Die Beratungen wurden im Hinblick auf die bevorstehende Veröffentlichung des Syntheseberichts und in Abstimmung mit der Volkswirtschaftsdirektion (VD) und der Geschäftsleitung sistiert. Bei der Einsetzung der Spezialkommission zum Thema IPZ (*Innovationspark Zürich*) wurde dann das ganze Dossier dieser übertragen. Auch ohne das Thema «Flugplatz Dübendorf» blieben die Beratungen sehr anspruchsvoll und komplex. Ein ungewöhnlich langer und in seiner Art wohl auch einmaliger iterativer Prozess mit der Stadt Winterthur und der Regionalplanung Winterthur und Umgebung, RWU, kam in die Gänge, mehr dazu nachher in der Detailberatung. An dieser Stelle möchte ich im Namen der Kommission der Volkswirtschaftsdirektorin, den Vertretern des Amtes für Mobilität, des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) und des ARE (*Amt für Raumentwicklung*) für die intensive, aber auch sehr geduldige Zusammenarbeit danken.

Formal hinweisen möchte ich auf den Erläuterungsbericht der a-Vorlage, den wir heute zur Kenntnis nehmen: Ergänzungen sind mit einer Linie am Rand jeweils markiert. Speziell erwähnenswert sind die Textpassagen auf Seiten 6, 7, 8 und 9. Sie beschreiben die Beratungen der KEVU und die materiellen Ergänzungen des Mehrheitsantrags. Würde heute, was nicht zu erwarten ist, der eine oder andere Minderheitsantrag im Kantonsrat obsiegen, müssten wie gewohnt ad hoc gewisse Textpassagen umgeschrieben werden.

Zu Kapitel 4.2 «Strassenverkehr» und den unumstrittenen Anpassungen: Einerseits ging es um Terminaktualisierungen beim Lärmschutz Grünau und Einhausung Schwamendingen an die aktuellen Umsetzungstermine mit Jahreszahl und Realisierungshorizont, dann auch beim Ausbau Kleinandelfingen–Winterthur. Hier geht es ebenfalls vorwärts, eine entsprechende Anpassung des Planungshorizonts auf neu «kurzfristig» ist nun im Richtplan vermerkt. Dann ging es um Terminanpassungen und Umklassierungen beim Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden mit dem Ausbau der A51/52 zwischen Bülach Nord und dem Kreisel Kreuzstrasse, inklusive dessen Ausbau ab 2021 mit Anschluss Richtung A52, Umfahrung Glattfelden, entsteht die definitive Situation. Anpassung des Realisierungshorizontes auf neu «kurzfristig» und definitiv eine Hochleistungsstrasse und keine Nationalstrasse mehr. Dann ebenfalls Umfahrung Eglisau: Die bisherigen Studien zeigen, dass eine Umfahrung als Nationalstrasse nicht zielführend ist. Der Bund hat mit dem Netzbeschluss und dessen Inkraftsetzung anfangs 2020 sein Nationalstrassennetz langfristig definiert. In der entsprechenden Diskussion hat er sich für den Ausbau der Beziehung Schaffhausen–Zürich, auf die

Route Weinland–Winterthur–Zürich mit Ausbau A4, Umfahrung Winterthur und Glattalautobahn, festgelegt, somit eine Umklassierung zur Hauptverkehrsachse beziehungsweise Kantonsstrasse.

In Kapitel 4.3 «Öffentlicher Verkehr» die unumstrittenen Anpassungen: Das Objekt 15, der sogenannte Honerettunnel, das Projekt «Neubaustrecke Zürich–Rupperswil» bei Aarau ist für die Weiterentwicklung des Angebots auf der Achse Zürich–Bern zwingend erforderlich. Das Projekt ist aber nicht Bestandteil des STEP-Ausbaus (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur) 2035. Mittels Studien konnte die Linienführung mittlerweile vertieft und eine Bestvariante ausgearbeitet werden. Die alternative Linienführung mit Portal westlich von Altstetten beziehungsweise in Schlieren, die bisherige Ersatzvariante 15b, steht nicht mehr zur Diskussion und kann somit gestrichen werden. Dann ebenfalls der Brüttenertunnel, Objekt 27: Das ist ein Bestandteil des STEP-Ausbaus 2035, der Parlamentsbeschluss ist entsprechend erfolgt. Die Projektierungen laufen seit einigen Jahren, Auflage und Bauprojekt konnten entsprechend gestartet werden. Aktuell ist von einer rechtzeitigen Inbetriebnahme 2035 auszugehen. Die alternative Linienführung via Effretikon, bisher Ersatzvariante 27b, ist seit längerer Zeit kein Thema mehr und kann entsprechend gestrichen werden. In Kapitel 4.9 gibt es zwei Ergänzungen mit aktuelleren Dokumenten. Somit schliesse ich im Rahmen des Eintretens mein Votum ab und komme dann im Kapitel 4.2 auf die Beratung der Anträge, Mehrheit und Minderheit zurück. Besten Dank.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Vermeiden, verlagern, verbessern – hier sind wir nun schon fast im Grenzbereich des Verbesserns. Vermieden und verlagert wird mit dieser ausgebauten Autobahn sicher kein Verkehr. Sie sehen, ich konzentriere mich auf die Autobahnumfahrung Winterthur. In der KEVU hatten wir den Antrag gestellt, den Richtplaneintrag bei je zwei Spuren zu belassen. Aber damit hatten wir weder in der Kommission viele Freunde noch hätten wir hier eine Mehrheit gefunden. Aber immerhin konnten wir in der KEVU die Erkenntnis unterstützen, dass acht Spuren in der Klimaallianz keine Mehrheit gefunden hätten. Die Diskussion mit der Stadt Winterthur war für uns sehr bereichernd und ich gratuliere der Stadt und der RWU, dass sie nun diese Chance packen und aktiv eine gute Lösung gesucht und gefunden haben. Für mich war auch der Besuch beim Forum Architektur Winterthur am 13. April 2022 sehr spannend, um noch mehr Einblicke zu diesen Ideen und Zielen der Stadt zu bekommen, die wir in der KEVU teilweise bereits gesehen hatten. In der Gesamtbetrachtung unterstützen wir darum dieses Projekt, mit der starken Forderung nach einer Verlegung der Autobahn in den Tunnel. So kann, erstens, der Ausweichverkehr in der Stadt Winterthur wohl tatsächlich reduziert und damit die Aufenthaltsqualitäten grossflächig verbessert werden. Zweitens entsteht für das Quartier Töss eine grossartige Chance für seine Erneuerung mit vielen spannenden Optionen. Und drittens kann die Töss als Fluss freigespielt werden und so ein Gebiet entstehen, das sowohl der Bevölkerung als auch der Natur und insbesondere der Biodiversität dienen wird. Ja, dieser Tunnel in Ebnet grenzt an «aus den Augen, aus dem Sinn». Und die

zusätzlichen Autospuren werden die private Autoflut sicher nicht reduzieren. Da aber eben doch einige Vorteile mit diesem Richtplaneintrag entstehen, unterstützen wir diesen in der Variante der KEVU-Mehrheit.

Den Minderheitsantrag der Windschutzscheibenfraktion gegen Massnahmen, die den heiligen privaten Autoverkehr vielleicht zugunsten des öffentlichen Verkehrs beschränken, unterstützen wir natürlich nicht und halten uns an die KEVU-Mehrheit. So können echte Massnahmen zugunsten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs getroffen werden und die Auswirkungen auf den Autoverkehr werden natürlich auch berücksichtigt.

Ich freue mich, dass mit dieser Vorlage auch beim Bahnverkehr Priorisierungen verschoben werden und primär die Direktverbindung nach Rapperswil und damit nach Aarau und darüber hinaus verfolgt werden soll. Damit zeigen wir in Zürich, dass uns die nationale und internationale Verbindung, eine zuverlässige Bahnverbindung, wirklich wichtig ist. Ich hoffe, dass dieses Signal auch im Kanton Aargau, in Basel und insbesondere in Bern gehört wird. Herzlichen Dank.

*Florian Meier (Grüne, Winterthur):* Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Dieses Zitat des ehemaligen Münchner Oberbürgermeisters Hans-Jochen Vogel ist ungefähr so alt wie die A1-Strecke Zürich–Winterthur, und er hatte recht. Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr. Zu dieser Erkenntnis müssen interessanterweise immer wieder neue Studien kommen; einmal daraus lernen geht offenbar nicht. Fehler machen und daraus lernen, damit haben in der Verkehrsplanung bei überlasteten Strassen offenbar viele ihre Mühe, insbesondere das ASTRA (*Bundesamt für Strassen*). Bisher heisst es vom ASTRA ausschliesslich: Ausbauen, ausbauen und nochmals ausbauen. Eine Kurskorrektur ist dringend notwendig. Die KEVU hat dies erkannt und lernt aus den Fehlern der Vergangenheit und korrigiert diese jetzt. Der im Richtplan festgesetzte masslose Ausbau der Umfahrung Winterthur auf acht Spuren wird gestoppt oder begrenzt. Anstelle dessen wird der mit der Umnutzung des Pannestreifens durch die Hintertür bereits realisierte Ausbau auf sechs Spuren so im Richtplan festgehalten.

Und auch in einem zweiten Punkt wird dieser Rat heute wohl eine Korrektur vornehmen: Vor 60 Jahren wurde die Autobahn geplant. Der damalige Baudirektor (*Paul Meierhans*) hat damals einen Tunnel vorgesehen. Beim Verzicht darauf hat sich der Bund über die Anliegen von Kanton und Stadt hinweggesetzt. Heute wird dieser ursprünglich vorgesehene Punkt wieder diskutiert, doch dazu mehr in der Detailberatung.

Bei der heutigen Teilrevision des Richtplans geht es aber nur auf den ersten Blick um Verkehr. Viel wichtiger sind die Auswirkungen davon. Neben den verkehrlichen Massnahmen, neben den Verbesserungen beim Schutz vor Strassenlärm und ökologischen Aufwertungen geht es vor allem auch um Raumplanung und die Möglichkeiten, die sich dadurch bieten. Entscheiden wir uns heute richtig, so öffnet sich in Winterthur ein grosses Potenzial für städtebauliche Weiterentwicklung. Die Ausnützung des an die A1 grenzenden Gebiets in Winterthur Töss liesse sich auf das Zehnfache erhöhen. Es ergäbe sich so also ein grosser gesellschaftlicher

Nutzen, mehr Raum zum Wohnen und zum Arbeiten. Es ist jetzt der richtige Zeitpunkt, eine Kurskorrektur vorzunehmen und die Fehler der Vergangenheit zu korrigieren.

*Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich):* Richtpläne sind Absichtserklärungen und dienen zum Beispiel zur Trasseesicherung. Trotzdem sind alle Punkte darin schwarz auf weiss festgehalten, was verständlicherweise bereits zu Unruhen führt. Die Umfahrung Winterthur hat besonders viele Fragen und Diskussionen ausgelöst. Zu unserem Erstaunen lag zwischenzeitlich sogar ein Antrag auf Reduzierung der Fahrspuren auf der Umfahrung Winterthur auf dem Tisch. Ein Kompliment an die KEVU-Mitglieder: Es fühlte sich niemand provoziert und niemand wollte auch nur fünf Minuten über diesen Antrag sprechen. Winterthur ist gewachsen und wächst weiter. Entsprechend liegen die Umfahrungen, so die aktuelle Umfahrung, zum Teil in Wohngebieten. Winterthur heisst Eulach-Stadt. Haben Sie die Eulach in Winterthur schon einmal gesehen? Ich nicht. Aus diesem Grund soll wenigstens die Töss teilweise freigelegt werden, was bedeutet, dass die Autobahn in einen Tunnel verlegt werden muss. Die Anliegen der Winterthurer Bevölkerung sind uns wichtig. Aus diesem Grund unterstützt die Mitte-Fraktion diese Tunnelvariante. Da für dieses grosse und teure Projekt bis jetzt weder Abklärungen noch Planungen gemacht wurden, ist es angebracht, im Richtplan die Tunnelvariante als Zwischenergebnis einzutragen. Der Bund wird hier noch viel mitzureden haben, besonders aufgrund der hohen Kosten. Die Mitte-Fraktion wird dem geänderten Richtplan zustimmen.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Ja, die Eulach in Winterthur sieht man echt nicht mehr und selbst eingeborene Winterthurer wissen teilweise nicht, wo sie überhaupt noch zu sehen ist; dieser Zug ist wohl abgefahren. Wo der Zug aber nicht abgefahren ist beziehungsweise die Autobahn zumindest umgeleitet werden kann, ist bei der Töss. Und ich selber bin im Dätttau aufgewachsen. Zusammen mit der Steig ist das Dätttau beziehungsweise das Quartier räumlich wirklich abgetrennt. Um zur restlichen Stadt zu kommen, muss man hier über die Autobahn, über die Zürcherstrasse. Es ist verkehrstechnisch, räumlich und so weiter bemerkbar, dass man hier wie abgeschnitten ist. Und nun bietet sich eine Chance, eine grosse Chance für eine echte Stadtreparatur, nicht nur die Freilegung der Töss, sondern schlussendlich auch die Verbannung der Autobahn in den Ebnet; eine Tunnellösung, die schlussendlich zu einer echten Stadtreparatur führen kann, eine Stadtreparatur, die Perspektiven eröffnet, beispielsweise – auch wenn hier noch nicht genau erwähnt – mit einer neuen S-Bahnstation Försterhaus, einer S-Bahnstation, von der ich auch ein Fan bin. Es gibt hier bereits auch gewisse Studien beziehungsweise es wurden bereits Projektskizzen gezeigt, wie dies möglich wäre. Hier wäre eine echte Entwicklung für Winterthur möglich und daher, nachdem zuletzt die A1 nur eine Richtung kannte, nämlich mehr Spuren, mehr Autos, ist hier eine Chance für eine Korrektur da.

Daher wird die AL, auch wenn wir mit dem Ausbau auf drei Spuren nicht einverstanden sind – fast schon erschreckend, dass sogar einmal vier Spuren gefordert

waren –, diesem Richtplaneintrag, diesen Richtplanänderungen soweit zustimmen. Besten Dank.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Das Wort wird weiter nicht mehr gewünscht. Ah, es kommt doch noch eine Meldung.

*Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen):* Zur Grundsatzdebatte kann ja jeder sprechen, und ich habe trotzdem im letzten Moment noch gedrückt wegen des Votums vorhin von Florian Meier, dass mehr Strassen Verkehr anziehen würden. Dieses Argument wird immer vorgebracht von der linken und von der grünen Seite und es bleibt einfach immer unwidersprochen, und dem muss widersprochen werden: Der Verkehr ist wie Wasser. Und jeder, der als Kind Bächli gestaut hat, weiss, dass das Wasser dort durchfliesst, wo man die Steine wegnimmt. Aber deswegen wird die Quelle nicht grösser. Der Bach bringt jedes Mal gleich viel Wasser. Und der Verkehr wird produziert, wenn wir nicht lokale Güter bevorzugen, also nicht regionale Produkte. Der Verkehr wird produziert, wenn die Leute kilometerweit vom Arbeitsplatz in die Stadt fahren müssen und es keine regionalen Arbeitsplätze gibt. Es ist die Zersiedelung, welche den Verkehr produziert. Und Herr Meier, der Kanton Zürich ist mehr oder weniger gebaut. Es gibt ein Raumordnungskonzept im Kanton Zürich und darin ist bestimmt, wie weit die Randregionen noch wachsen können. Und wenn diese Randregionen nun in ihrer Grösse, die sie haben, Richtung Stadt fahren wollen, dann möchten sie nicht im Stau stehen, und mindestens diesen Verkehrsausbau müssen Sie zulassen. Und wenn der ganze Kantonsrat beim Raumordnungskonzept und bei der Siedlungspolitik einer Meinung ist und das abgesehnet hat im Richtplan, dann können Sie doch nachher nicht sagen «jetzt schneiden wir die Randregionen ab, jetzt blockieren wir den Verkehr in Winterthur mit Stau, den Verkehr in Eglisau mit Stau und wir lassen diese Regionen «verserbeln» am Rand». Nein, die Regionen dürfen sich entwickeln. Und wenn Sie den Verkehr bekämpfen wollen, dann müssen Sie nicht Adern unserer Wirtschaft enger machen, sodass das Blut, der Verkehr, die Güter, die Versorgung stillstehen, sondern dann müssen Sie das über die Siedlungspolitik machen, und die steht heute gar nicht zur Debatte. Es geht darum, dass der Verkehr im Kanton Zürich fliesst. Und ich sage Ihnen auch: Wer das möchte, der muss am nächsten Sonntag bürgerlich wählen.

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon):* Lieber Matthias Hauser, Verkehr ist nicht wie Wasser. Denn du hast eben genau gesagt: Das Wasser ist da, die Menge ist gegeben, und dann sucht es halt den Weg. Wasser ist wie Strom im Stromnetz, das ist das Gleiche, ja, aber Verkehr ist nicht wie Wasser. Denn Menschen sind nicht wie Wasser. Menschen definieren, welches Mobilitätsbedürfnis sie haben oder welches Verkehrsaufkommen sie generieren. Und Menschen sind irgendwie logisch, aber auch etwas unlogisch. Menschen ist es weniger wichtig, wie weit sie fahren und wie schnell sie fahren, sondern Menschen ist es wichtig, wie lange sie fahren. Und das ist genau der Punkt, der eben dazu führt, dass, wer Strassen baut, Verkehr erntet. Wenn wir dafür sorgen, dass man halt von einem grösseren Gebiet her

schnell irgendwohin kommt, dann kann man weiter wegziehen, dann kann man mit dem Auto halt durch die halbe Schweiz fahren. Das heisst, es ist eben doch so: Baue ich die Autobahnen unbeschränkt aus, wie du es gerne hättest, dann generiere ich viel mehr Verkehr. Auch die Randgebiete im Kanton Zürich und in den anderen Kantonen solltest du vielleicht nicht vergessen. Gerade wenn es um den Raum Winterthur geht, ist die Ostschweiz nicht allzu weit weg. Dort können durchaus noch mehr Leute leben. Und wenn wir da masslose Kapazitäten bauen, dann ernten wir Verkehr, es staut wieder. Deshalb müssen wir schauen, dass der Verkehr, den wir heute haben, funktioniert.

Wir haben einen guten Vorschlag, wie man das machen kann, dass es aber auch stadtverträglich ist. Und man muss es halt so machen, dass wir nachher nicht noch mehr Verkehr haben. Es bringt nichts, 10, 20 oder 30 Spuren zu bauen, damit dann diese auch verstopft sind. Seien wir etwas intelligenter und seien wir uns klar: Verkehr ist nicht wie Wasser. Menschen generieren Verkehr und da kommt es eben darauf an, wie lange man unterwegs ist. Und ich hoffe, dass du deinen Schülern in Physik in Zukunft nicht ähnliche Analogien erzählst. Man sollte gleiches mit gleichem vergleichen, das eine sind die gegebenen Grössen, und das andere der durch Menschen induzierte Verkehr. Und da kommt es eben darauf an, welches Angebot geschaffen wird.

*Valentin Landmann (SVP, Zürich):* Es ist für mich immer wieder eine Erleichterung, wenn Kolleginnen und Kollegen aus der SVP wieder zum Realismus in der Politik zurückführen. Verschiedene Vorstösse und auch verschiedene Regelungen sind einfach so dahingeworfene Projekte. Man kann ja die Autobahn einfach in einen Tunnel legen, man kann die ganze Autobahn A1 überdachen und so weiter, die stehen so isoliert in der Landschaft. Wäre ja toll, das ist ein Tunnel, das sieht man nicht mehr. Aber es wird völlig ausgeklammert – und vielleicht ist das auch eine Anregung jetzt für die Kollegen von SP und Grünen –, dass man auch mal die Folgen eines Baus anschaut. Ein riesiges Bauprojekt erfordert enorme Zeit. Ein Quartier kann unter Umständen praktisch tot sein während der Bauzeit von vielen Jahren. Das sieht man etwa bei der Ausfahrt von Zürich Richtung Winterthur, wo es ja eigentlich nur um eine Überdachung der Autobahn geht. Seit circa zehn Jahren haben wir hier für den gesamten Verkehr eine Art Amokläufer-Ausbildungsparcours und für das Quartier praktisch Unbewohnbarkeit seit etwa zehn Jahren. Man muss auch einmal kürzerfristige Auswirkungen der grossen Projekte ansehen. Man muss nicht nur auf etwas schauen, was in 20 oder 30 Jahren vielleicht fertiggestellt werden kann, sondern auch mal auf die Schritte, die notwendig sind, um solche Projekte umzusetzen. Ich danke euch fürs Zuhören.

*Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen):* Ich möchte nur eine kurze Replik an Rosmarie Joss schicken, sie hat es eigentlich richtig gesagt: Menschen generieren Verkehr. Da bin ich sogar einig mit Ihnen, Frau Joss, und das ist ja genau das Problem: Wir brauchen eine Anpassung der Infrastruktur. Der Kanton Zürich wächst, die Schweiz wächst, wir erreichen demnächst die 9-Millionen-Grenze und da braucht es eine Anpassung der Infrastruktur. Sie wollen – wir haben das

hier beschlossen, das wurde auch gesagt – 80 Prozent des Wachstums im Siedlungsgebiet, 20 Prozent ausserhalb oder in der Agglomeration, und das braucht eine Versorgung der Stadt. Denken Sie einfach daran: Wir sprechen nicht von acht oder zehn Spuren, wir sprechen jetzt von einem Ausbau von vier auf sechs Spuren. Es ist ein Engpass zwischen Ohringen und Töss. Dort ist es nur vierspurig und es kommen zwei Autobahnen zusammen. Um diese Engpassbeseitigung geht es. Und das ist genau gleich, wie wenn Sie sagen: Wir haben mehr Leute, aber wir brauchen keine Schulhäuser. Es ist genau dasselbe, wir brauchen eine Anpassung der Infrastruktur. Vergessen Sie das nicht, und sonst dürfen wir nicht mehr weiterwachsen mit der Anzahl Personen. Danke, wenn Sie dieser Richtplanänderung zustimmen.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Heute ist tatsächlich ein wichtiger Tag für die Weiterentwicklung des Verkehrs im Kanton Zürich, weil Sie heute über eine Richtplananpassung, das heisst, das Kapitel 4 entscheiden. Verschiedene Themen wurden Ihnen vom Kommissionspräsidenten Alex Gantner bereits ausführlich dargestellt. Ich möchte speziell auf die Engpassbeseitigung der Umfahrung Winterthur eingehen, ein sehr wichtiges Geschäft. Erlauben Sie mir aber eine generelle Bemerkung: Wir sind der bevölkerungsreichste Kanton, auch der mobilitätsreichste Kanton der Schweiz. Wir haben Engpässe sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene, und wir arbeiten an allem, auf der Schiene insbesondere zusammen mit dem Bund am Ausbau Mehrspur Zürich–Winterthur und am Ausbau Bahnhof Stadelhofen und eben auch an der Engpassbeseitigung in Winterthur. Denn wir hören es täglich aus den Medien: Stau auf der Umfahrung A1 Richtung Winterthur-Töss und damit auf einer zentralen Ost-West-Verbindung im Kanton Zürich. Und dieser Stau hat Auswirkungen über die Autobahn hinaus in die Stadt Zürich beziehungsweise in die Stadt Winterthur hinein, die darunter leidet. Für mich ist klar: Nach dem Ausbau der Nordumfahrung Zürich und der Einhausung Schwamendingen ist die Engpassbeseitigung der A1 eines der Schlüsselprojekte auf dem Nationalstrassennetz im Kanton Zürich. Und mit dieser Engpassbeseitigung wollen wir nun einen Mehrwert schaffen und, erstens, die chronisch verstopfte Autobahn rund um Winterthur entlasten, zweitens, der Stadt Winterthur die Möglichkeit geben, ihren Stadtteil Töss weiterzuentwickeln und auch zu reparieren und, drittens, mit der Freilegung der Töss, die man prüft, auch dem Naturschutz und der Lebensqualität der Winterthurerinnen und Winterthurer zu begegnen. Wir, der Kanton Zürich, aber auch die Stadt Winterthur, wir wollen diese Chance nutzen, die sich mit dieser Engpassbeseitigung der A1 bietet. Und die neue von der Stadt Winterthur gewünschte Linienführung. Sie ermöglicht es tatsächlich der Stadt, einen ganzen Stadtteil neu zu ordnen, und das ist eine einmalige Chance für eine Stadt, aber auch für ihre Bevölkerung.

Aber ja, mir ist das selbstverständlich sehr wohl bewusst, die Pläne der Stadt Winterthur bleiben nicht ohne Auswirkungen für das Projekt «Engpassbeseitigung». Das heisst, es wird zu Verzögerungen kommen, und diesbezüglich stehen wir in regem Austausch mit dem ASTRA, das ja federführend für den Bund diesen Prozess führt. Und das ASTRA ist bereit, diesen Prozess zusammen mit der Stadt

Winterthur und dem Kanton nun anzugehen. Das ASTRA bietet auch Hand für eine Übergangslösung, und diese ist mir sehr wichtig. Denn dank der Pannestreifenutzung kurz vor der Inbetriebnahme – man kann auch sagen, bis zur Inbetriebnahme – wird es möglich sein, in den kommenden Jahren wenigstens in den Spitzenstunden auf die täglichen Überlastungen zu reagieren. Also ohne diese Möglichkeit der Pannestreifenutzung wäre mein Votum nicht so positiv heute, das möchte ich klar sagen. Wir arbeiten also bestmöglich an der Umsetzung und diese Umsetzung wird auch mit Mehrkosten verbunden sein, nicht nur für den Bund, für die teurere Tunnelvariante. Wir gehen auch von Mehrkosten für den Kanton Zürich, aber auch für die Stadt Winterthur aus, und der Stadtrat von Winterthur ist sich dessen sehr wohl bewusst. Aber wir glauben eben, dass wir die Chance jetzt nutzen wollen oder auch müssen, weil wir dann so die Chance haben, einen grossen Mehrwert im Kanton, aber auch für die Stadt Winterthur zu erreichen. Und in diesem Sinne unterstütze ich den Wunsch der Kommissionsmehrheit ganz klar. Wichtig aber ist, dass Sie heute ein klares Bekenntnis abgeben, damit wir nachher einen klaren Auftrag haben, um zusammen mit der Stadt Winterthur und zusammen mit dem Bund, dem ASTRA, unsere Arbeiten fortzusetzen. Besten Dank.

### *Detailberatung*

#### *4 Verkehr*

##### *4.2 Strassenverkehr*

###### *4.2.1 Ziele*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

###### *4.2.2 Karteneinträge*

###### *1*

***Minderheitsantrag Ulrich Pfister, Sandra Bossert, Hans Egli (in Vertretung von Christian Lucek), Barbara Franzen, Alex Gantner, Daniela Rinderknecht: Objekt Nr. 32, A1, Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss–Anschluss Oberwinterthur***

*Vorhaben*

*Ausbau auf maximal 6 Fahrstreifen zur Engpassbeseitigung und Entlastung der Stadt Winterthur, Überdeckung Wülflingen, verkehrlich flankierende Massnahmen und Begleitmassnahmen (besserer Lärmschutz); Prüfung Anpassung der Liniennführung im Raum Töss zur Freilegung der Töss, stadtverträgliche Gestaltung des Anschlusses und bessere Anbindung von Dättlau, Prüfung Halbüberdeckung Schlosstal.*

*Realisierungshorizont*

*gemäss Antrag Regierung V 5598: mittel- bis langfristig*

*Folgeantrag Richtplankarte*

*Festlegung gemäss Antrag Regierung V 5598*

*Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU:* Sie haben gehört, um was es geht, eine Geländekammer, die wohl allen von Ihnen sehr bekannt ist. Hintergrund des ursprünglichen Antrags des Regierungsrates ist die Festsetzung dieses kritischen und bedeutsamen Abschnitts der A1 im Hinblick auf die mittelfristige Weiterentwicklung, eingebettet in den Wohn-, Arbeits- und Verkehrsraum der Stadt Winterthur und der unmittelbar angrenzenden Umgebung und nach der nun erfolgten Sanierung der Trassees durch das ASTRA.

Angedacht waren, zur Erinnerung, wie derzeit im Richtplan festgesetzt, ein Ausbau auf bis zu acht Fahrstreifen; dies zur Leistungssteigerung und Entlastung der Stadt Winterthur, die Überdeckung Wülflingen und Begleitmassnahmen, namentlich ein besserer Lärmschutz. Neu hinzu sollte die Halbüberdeckung Schlosstal kommen, und der Realisierungshorizont wurde von «mittel- bis langfristig» auf «mittelfristig» gesetzt, also innerhalb der nächsten zehn bis zwanzig Jahre. Das war die Ausgangslage, so auch bestätigt anlässlich des Hearings mit Vertretern des ASTRA ganz zu Beginn unserer Kommissionsberatungen.

Nach dem ersten Hearing mit Vertretern der Stadt Winterthur und der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) wurde schnell klar, dass die langfristigen Überlegungen, wie sich die Stadt Winterthur generell und spezifisch im Stadtteil Dättbau beziehungsweise Töss entwickeln soll, Stichwort «Städtebaukonzept Winterthur 2014», unvereinbar mit den angedachten Richtplanfestsetzungen sind. Ein Strauss von Überlegungen und Ansätzen floss in die Beratungen der Kommission ein, Kollege Felix Hoesch hat hier auch eine Facette aus den Reihen der SP erwähnt.

Schnell wurde allen klar, dass der Begriff «Leistungssteigerung» aus heutiger Sicht unangebracht ist. Er wurde sowohl im Mehrheitsantrag als auch im Minderheitsantrag durch den zeitgemässen Begriff «Engpassbeseitigung» ersetzt. Dieser wurde auch von Frau Volkswirtschaftsdirektorin vorhin erwähnt und gebraucht. Die verkehrliche Entlastung der Stadt Winterthur wie auch die Notwendigkeit von Begleitmassnahmen blieben unbestritten und finden sich wieder in den beiden Anträgen. Nun aber, wie weiter im Detail im Gelände und bei den verschiedenen Infrastrukturabschnitten? Angesichts der Vision für eine sogenannte Stadtreparatur beziehungsweise, positiv formuliert, eine Stadterneuerung, die Platz für neue Wohn-, Arbeits- und Erholungsflächen schaffen und den Stadtteil Dättbau besser an den Rest der Stadt beziehungsweise an Winterthur Töss anbinden soll, sind weitreichende Veränderungen der bestehenden Nationalstrasseninfrastruktur nötig. De facto braucht es einen Befreiungsschlag. Dieser ist – und da liegt ein iterativer Prozess mit der Stadt Winterthur, der Volkswirtschaftsdirektion, der RWU beziehungsweise auch dem Amt für Mobilität und verschiedenen Kommissionsmitgliedern dahinter, nun bestmöglich zusammengefasst im Mehrheitsantrag der Kommission: Eine Umgestaltung des Anschlusses Töss, eine Verlegung der Nationalstrasse in den Tunnel in Ebnet, zwingende Freilegung der Töss, des Flusses, dies alles erlaubt eine grossflächige Erneuerung mit verkehrlich flankierenden Massnahmen, wobei es nicht nur, aber auch um einen besseren Lärmschutz geht. Sie sehen, ein völlig neuer Ansatz, eigentlich ein Neubau der ganzen Strassen-

und Erschliessungsinfrastruktur im Bereich Töss der Stadt Winterthur; dies als Voraussetzung für neue Möglichkeiten in den Bereichen Wohnen, Arbeit und Erholung mit allen Facetten der Ver- und Entsorgung. Ein solches Vorhaben, das massiv vom jetzigen Richtplan und den bisherigen Absichten von Bund und Kanton abweicht, lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt, mit prozessualen Risiken verbunden, nicht ohne weiteres und wie formal üblich, neu festsetzen. Auch hier wurde gerungen und eine kreative, aber in anderen Bereichen bereits etablierte Lösung, die sich auf Artikel 5 Absatz 2 der Raumplanungsverordnung stützt, vonseiten der VD vorgeschlagen. Das neu umschriebene Vorhaben betreffend A1-Umfahrung Winterthur zwischen Töss und Oberwinterthur wird als Zwischenergebnis deklariert werden. Im Karteneintrag ist dies somit mit einer gepunkteten Signatur vermerkt.

Eine Kommissionsminderheit möchte mit der Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur auf Basis der bestehenden Vorarbeiten von Bund und Kanton ansetzen, ebenfalls mit Anpassungen: verkehrlich flankierende Massnahmen mit einer Prüfung der Anpassung der Linienführung im Raum Töss zur Freilegung der Töss als Variante im Gegensatz zum Mehrheitsantrag. Das ist eine wichtige Facette des Minderheitsantrags. Im Weiteren soll die Halbüberdeckung Schlosstal geprüft werden. Der Realisierungszeitpunkt soll realistisch bei «mittel- bis langfristig» belassen werden. Für diese Variante ist heute eine Festsetzung möglich. Dies würde es erlauben, zeitnah die nächsten Schritte einzuleiten.

Abschliessend: Die Stadt Winterthur und die Planungsgruppe Winterthur und Umgebung haben Kenntnis über sowohl den Mehrheits- wie auch den Minderheitsantrag, der heute vorliegt und haben dazu schriftlich Stellung genommen. Sie unterstützen den Mehrheitsantrag. Besten Dank für Ihre Unterstützung des Mehrheitsantrages und Ablehnung des Minderheitsantrages.

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* An Felix Hoesch: Die Windschutzscheiben-Fraktion hält jetzt ihr Votum. Die Teilrevision des Richtplans 2018 war, wie Sie den Ausführungen des Kommissionspräsidenten entnehmen konnten, mehrheitlich unbestritten. Unbestritten ist auch bei der SVP der Wunsch von Winterthur, eine stadtverträgliche Lösung für Winterthur in Bezug auf die Autobahn A1. Nur in Bezug auf den Weg dorthin bestehen unterschiedliche Ansichten. Unbestritten wäre der Mehrheitsantrag der KEVU für Winterthur die umfassendste Lösung der Wünsche der Stadt Winterthur, aber eben «wäre». Für die SVP geht es hier darum: lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach. Warum?

Vor sieben, acht Jahren wurde vom ASTRA, mit der Einbindung der Stadt und des Kantons, mit der Planung begonnen. 2018 hat man sich auf das gemeinsam erarbeitete generelle Projekt zwischen Stadt Winterthur, Kanton und ASTRA geeinigt. Mit diesem vorliegenden Projekt werden verschiedene Verbesserungen für die Stadt Winterthur erzielt. Die Anbindung von Dättlau an die Stadt ist besser, der Lärmschutz wird mit teilweisen Tunnellösungen und Halbüberdachungen massiv verbessert. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Stadt Winterthur keine weitergehenden Forderungen gestellt. Baubeginn für die gemeinsam erarbeitete Variante ist in 2032 geplant.

Nun stehen verschiedene, teilweise auch verständliche Forderungen der Stadt Winterthur im Raum. So soll die A1 in einen Tunnel im Berg geführt und die Töss soll freigelegt werden. Das beinhaltet eine grundlegende Änderung des geplanten, gemeinsam erarbeitenden Projekts. Für verschiedene gewünschte zusätzliche Verbesserungen ist keine einfache Lösung vorhanden, so zum Beispiel die Freilegung der Töss, was wünschenswert ist. Aber wie sie umgesetzt werden soll, steht in den Sternen. Unser Minderheitsantrag fordert eine Überdeckung Wülflingen, besseren Lärmschutz, Prüfung Anpassung der Linienführung im Raum Töss und Freilegung der Töss, stadtverträgliche Gestaltung und bessere Anbindung von Dättnau, Halbüberdeckung Schlosstal. Die kurzfristige Ersatzmassnahme auf der N1 durch eine erhoffte Entlastung der Stadt Winterthur wird mit der Pannestreifenutzung eingeführt.

Der Minderheitsantrag beruht mehrheitlich auf einem durch die ehemalige Vorsteherin des UVEK (*Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation*), Altbundesrätin Doris Leuthard, erteilten Auftrag an die Abteilung Infrastruktur. Nach langen Abklärungen wurde im Bundesparlament eine entsprechende Botschaft verabschiedet. Diese Botschaft besagt, dass der Aufbau grundsätzlich im Bestand, also auf dem bestehenden Trasse umzusetzen sei. Das ASTRA hat auf der Grundlage dieses Parlamentsentscheids mit der Planung begonnen. Es müsste oder muss wieder auf nationaler Ebene eine Diskussion geführt werden, welche und wie viele Mittel des Bundes in die Engpassbeseitigung gehen sollten und welche Beteiligung für Winterthur und den Kanton gesprochen werden könnte. Mit dem Eintrag der KEVU-Mehrheit laufen wir Gefahr, dass einerseits der Baubeginn 2032 nicht starten kann und es zu weiteren jahrelangen Verzögerungen kommt. Es ist niemandem gedient, wenn Winterthur weit über 2032 hinaus unter der Verkehrslast zu leiden hat. Die SVP anerkennt die Bedürfnisse und Wünsche von Winterthur. Sollte mit dem ASTRA und dem Bund eine Lösung gefunden werden, um die von der Mehrheit geforderte Verlagerung der A1 und die Freilegung der Töss innert nützlicher Frist zu verwirklichen, verschliessen wir uns nicht. Die Volkswirtschaftsdirektion hat sich offen gezeigt, sich in Bern für Verbesserungen einzusetzen.

In der momentanen Situation erachten wir aber eine offene Formulierung im Richtplan als zielführender als einen in absehbarer Zeit nicht umsetzbaren Eintrag. Stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu, sichern Sie sich den Spatz in der Hand und träumen Sie nicht von der Taube auf dem Dach.

*Florian Meier (Grüne, Winterthur):* Ich gebe hiermit meine Interessen bekannt: Wenn die A1 auf der Umfahrung Winterthur überlastet ist oder wenn es einen Unfall gibt, ist schnell die gesamte Stadt davon betroffen. Als Anwohner einer der Hauptverkehrsachsen, als Velofahrer und ÖV-Nutzer bilde auch ich da keine Ausnahme.

Reisen wir zurück ins Jahr 1961. Damals wurde die Umfahrung Winterthur im Raum Töss geplant, zwei Varianten mit Tunnel standen zur Diskussion. Den Vorzug erhalten hat die Strecke durch das Schlosstal mit einem Tunnel entlang der

Ebnet. Beim Detailprojekt des Bundes wurde dieser Tunnel dann einfach gestrichen. Die Autobahn wurde offen durch die Stadt geführt. Mehrere Häuser, darunter das damals angesehene und kulturell wichtige Hotel Krone, die Artenräume an der Töss und die Ruhe in den Quartieren sind der Autobahn zum Opfer gefallen. Die Idee eines Tunnels ist also nicht neu. Der Tunnel wurde damals in den 60ern wegen Protesten aus der Stadtbevölkerung und der damaligen bürgerlichen Stadtregierung geplant.

Wo stehen wir heute? Nach knapp 30 Jahren Betrieb hat man festgestellt, dass die A1 langsam an ihre Belastungsgrenzen kommt. Und heute, nochmals 20 Jahre später, wird sie mit der Umnutzung der Pannestreifen quasi durch die Hintertür auf sechs Spuren ausgebaut. Das Dätttau ist von der A1 durch eine Schneise von der Stadt abgeschnitten. Und auf der gegenüberliegenden Seite liegen wegen der hohen Emissionen Transformationsareale und Entwicklungsräume für die städteplanerische Entwicklung brach. Die Bevölkerung von Dätttau und Töss, immerhin ein Zehntel der ganzen Stadt, ist seit 60 Jahren vom Bau- und Strassenlärm der Autobahn geplagt, auch wenn damals versprochen wurde, dass die realen Auswirkungen immer geringer seien als die vorausgesagten. Und in der Töss gibt es Leben oberhalb und unterhalb der Einhausung. Die Einhausung selber stellt aber für viele Tiere und Pflanzenarten ein Hindernis dar und trennt so die Lebensräume voneinander.

Der Antrag der KEVU-Mehrheit will all dies korrigieren. Der Spurausbau soll bei sechs Spuren gebremst werden. Die Stadt soll im Bereich Schlosstal von Lärm- und Schadstoffemissionen befreit werden. Mit der Freilegung der Töss sollen die Ökosysteme vernetzt werden. Das Dätttau soll wieder näher an die Stadt angebunden werden. Und mit flankierenden Massnahmen und Begleitmassnahmen sollen die Auswirkungen des Verkehrs in der Innenstadt reduziert werden. Warum sind diese Begleitmassnahmen so wichtig? Bei Überlastungen und Unfällen auf der Umfahrung wird durch den Ausweichverkehr schnell das gesamte städtische Strassennetz lahmgelegt. Die Folgen sind weitreichend – von der Beeinträchtigung der Lebensqualität bis zu Einschränkungen des Busbetriebs. Wenn beispielsweise allein durch einen Unfall wegen mangelnder Aufmerksamkeit eines einzelnen Autofahrers das gesamte städtische Busnetz zusammenbricht und Verspätungen von bis zu zehn Minuten auf allen Linien entstehen, dann läuft etwas falsch im Verkehr. Die Stadt Winterthur, immerhin die zweitgrösste Stadt des Kantons, ist direkt von der A1 betroffen. Es ist wichtig, dass diese Anliegen auch Gehör finden.

Der Minderheitsantrag hat zwei gravierende Schwächen: einerseits die Dringlichkeit. Die Projektierung des Autobahnprojekts hat längst begonnen. Wie man gestern in der NZZ lesen konnte, ist das Projekt sistiert. Mit dem Zwischenergebnis als Koordinationsstand kann der momentane Stand und die Richtung schon mal festgehalten und die Projektierung fortgesetzt werden. Der Minderheitsantrag verzichtet darauf, weshalb der Richtplan bis zur definitiven Festsetzung noch keine Vorgaben macht. Es ist mit noch grösserer Verzögerung zu rechnen. Zweitens: Es fehlt der entscheidende Punkt einer Einhausung oder eines Tunnels im Raum Töss und die schwammigen Prüfaufträge stellen keine Absichtserklärung dar. Wenn

ein Richtplan seinem Namen gerecht werden soll, ist auf Prüfanträge zu verzichten. Wir wollen Nägel mit Köpfen. Ich bitte Sie, den Mehrheitsantrag zu unterstützen.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Wenn wir einen Blick auf die Karte werfen, dann sehen wir ziemlich schnell, was schief läuft im Süden von Winterthur: Die bestehende Autobahn verläuft mitten durch die Stadt und zerschneidet Winterthur, schneidet insbesondere Dättlau vom Rest der Stadt ab. Mit dieser Autobahn haben wir mitten im Stadtgebiet Lärm, eine schlechte Luftqualität und sie verbraucht extrem viel Platz, weil dies nicht nur die Autobahn betrifft, sondern auch die Zürichstrasse daneben. Was wir auch feststellen können, wenn wir das Luftbild anschauen: dass sich hier Winterthur Süd eher in Richtung eines Unorts zu entwickeln droht. Mit dem Niedergang der Industrie, mit dem Wegzug der Industriebetriebe sind hier Orte entstanden, die wenig attraktiv sind. Und die Töss, wir haben es bereits vorher gehört, verläuft dort abschnittsweise in einem Tunnel, was die Vernetzung der oberen und der unteren Teile verhindert. Wir brauchen hier also dringend einen Befreiungsschlag. Wir brauchen einen Befreiungsschlag, der es ermöglicht, dass Winterthur zusammenwächst, der es ermöglicht, dass eine Entwicklung in die Zukunft in diesem Gebiet möglich ist.

Schauen wir die Planungsgrundsätze an, die wir im Bund und Kanton haben: Wir haben ganz klar Herausforderungen mit dem Bevölkerungswachstum und wir haben alle gesagt, wir wollen, dass dieses Wachstum in den Zentren stattfindet. Also wir wollen, dass dieses Wachstum in Winterthur stattfindet, und zwar auf dem bestehenden Flächen. Und dafür brauchen wir diese Stadtreparatur. Wir fordern einen haushälterischen Umgang mit dem Boden. Wir möchten das Kulturland erhalten, und das bedeutet auch: Wir müssen diese Flächen möglichst gut und möglichst intensiv nutzen und nicht den Leuten dort den Wohnraum und dem Gewerbe die Betriebsmöglichkeiten einschränken und sie dazu zwingen, weiter ausserhalb auf der grünen Fläche zu bauen. Und wir alle möchten auch die negativen Auswirkungen des Verkehrs reduzieren. Das sind nicht nur Grundsätze, die für uns gelten, das sind auch Grundsätze, die für den Bund gelten. Trotzdem berücksichtigt das ASTRA diese Grundsätze ungenügend, wenn es anschliessend zwar sagt «ja, wir haben diese Strategien und wir haben diese Grundsätze», aber dann, wenn Sie die Nachhaltigkeitsbeurteilung seiner Projekte anschauen, sehr stark auf den Zeitgewinn fokussiert. Und ja, der Zeitgewinn ist in einem Tunnel, verglichen mit der Autobahn am bestehenden Standort, nicht massgeblich, aber selbstverständlich sind die Kosten höher. Deshalb hat es bereits in einer früheren Variante in einer Überlegung den Tunnel verworfen. Wir müssen jetzt also die Chance nutzen, dass wir hier den Richtplan haben und dass wir diesen hier diskutieren können. Wir müssen eben auch attestieren – Ueli Pfister hat es ja auch gesagt –, dass die Stadt Winterthur lange geschlafen hat. Sie hätte hier schon viel früher eingreifen müssen, als das Projekt geplant wurde, und nicht darauf warten sollen, dass der Kantonsrat und die Kommission, die KEVU, das übernimmt und korrigiert.

Als wir die erste Anhörung der Stadt Winterthur hatten und das Bild sahen, was sie sich für diesen Raum vorstellte, war relativ schnell klar: Das kann nicht funktionieren. Die Autobahn tieferzulegen und zu überdecken, wird an diesem Standort nicht möglich sein, denn hintendran kommt die Töss. Wenn ich über die Töss will, habe ich zu steile Rampen, die nicht funktionieren. Wenn ich unter der Töss hindurch will, habe ich grosse Bauprobleme. Deshalb habe ich im Namen der GLP sehr rasch einen Antrag eingereicht und gesagt, die einzige sinnvolle Lösung, die wir dort haben, ist die Verlegung der Autobahn A1 in den Berg unterhalb von Dätttau und in den Ebnet. Wir können uns nicht nach links oder rechts verschieben, wir können sie nicht in die Höhe legen und wir können nicht nach unten gehen. Der Berg ist die einzige sinnvolle Lösung. Winterthur hat diesen Impuls aufgenommen und hat einen Masterplan entwickelt, der sich darauf abstützt. Diesen Masterplan umzusetzen, dem können wir heute zustimmen. Machen wir das nicht und stimmen wir dem Minderheitsantrag zu, verpassen wir hier die Gelegenheit, die Stadt zu reparieren und die Planungsgrundsätze, denen wir alle zugestimmt haben, umzusetzen. Indem dieser Antrag, der Mehrheitsantrag, ganz klar sagt «wir haben sechs Spuren Ausbau», nehmen wir auch das wichtigste Anliegen der Engpassbeseitigung auf. Die Kapazität wird grösser, flankierende Massnahmen werden realisiert und der Auftrag ist klar: Wir müssen die Portale und die Anschlüsse noch genau prüfen. Es geht also hier nicht darum, die Taube auf dem Dach durch den Spatz in der Hand zu ersetzen, wie es der Minderheitsantrag will, sondern es geht darum, ein klares Zeichen nach Bern zu senden und selbstbewusst zu sein: Das wollen wir für den Kanton und für Winterthur. Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen):* Beim Objekteintrag 33, Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss, ist ganz augenfällig, dass es sich um den Knackpunkt der vorliegenden Teilrevision handelt. Das Bundesamt für Strassen, das ASTRA, plant ja seit 2016 die Erweiterung der 14 Kilometer langen Umfahrung Winterthur von vier auf sechs Spuren, was einen entsprechenden Eintrag im kantonalen Richtplan bedingt. Das Projekt des ASTRA ist angesichts der vielen anfallenden Staustunden in dem Abschnitt ein wichtiger Entlastungsschritt sowohl für Autofahrer und Gewerbe, aber auch für die Stadt selbst, deren angrenzende Quartiere unter dem Ausweichverkehr leiden. Für die Stadt Winterthur indes ist die Autobahnengpassbeseitigung mehr: Es ist eine Frage der Stadtentwicklung und der Stadtreparatur, Anbindung des schnell wachsenden Wohngebietes Dätttau im Westen mit der Erschliessung durch einen eigenen Bahnhof, Freispielen von Flächen durch Untertunnelung der Autobahn mit dem Ebnettunnel, Freilegung der Töss und Rückführung als grüner Erholungsraum. Der lobenswerten Ideen sind viele und sie werden hier drinnen ja auch sehr belobigt. Allerdings sehen wir das durchaus kritisch, zumal es zeitlich sehr ungünstig auf die Planungen des Bundes abgestimmt wurde. Wir würdigen die Anstrengungen der Stadt Winterthur, wir möchten sie einbeziehen. Aber ebenso zentral ist für uns eben die

Verkehrsfrage und die Anbindung des regionalen Strassennetzes ans übergeordnete Verkehrssystem. Fast, so schien es mir zwischenzeitlich, haben wir mehr eine Diskussion über eine Stadtreparatur geführt als über eine Engpassbeseitigung. Für die FDP ist klar: Wir setzen Prioritäten, sowohl was die Bedürfnisse Winterthurs wie auch den Verkehr angeht. Wir wollen eine Engpassbeseitigung. Der Terminus «Leistungssteigerung» aus der Regierungsrats-Vorlage wurde ja rechtzeitig ersetzt. Wir wollen einen Ausbau auf durchgehend sechs Fahrspuren im Richtplan festsetzen. Wir wollen den Ausweichverkehr in Winterthur meiden und die Winterthurer Bevölkerung entlasten. Wir fordern die Überdeckung Wülflingen, verkehrlich flankierende Massnahmen und Begleitmassnahmen, explizit besseren Lärmschutz. Und wir wollen eben auch eine stadtverträgliche Gestaltung des Anschlusses Töss mit der verbesserten Anbindung Dättnaus an die Stadt. Das soll zuhanden des Bundes eben als Prüfung mitgegeben werden, und das ist der grosse Unterschied zur Kommissionsmehrheit. Die Kommissionsmehrheit will die Verlegung der Autobahn in einen Tunnel als Zwischenergebnis festschreiben und damit das ASTRA, als planende Behörde, in ein Tunnel-Korsett zwingen. Der Möglichkeit, dass dereinst vom Bund tatsächlich ein Autobahntunnel gebaut und die Töss freigelegt wird, dem verschliessen wir uns keineswegs. Aber wir halten es geradezu für fahrlässig, das Verfahren nun zu verschleppen, dem ASTRA die Möglichkeit zu geben, die Planung zugunsten von anderen Projekten in anderen Kantonen – und das wurde in der Kommission immer wieder betont – zu verschleppen und Kosten in unbekannter Höhe auf alle Steuerzahler des Kantons zu überwälzen.

Der Eintrag soll nach dem Willen der Kommissionsmehrheit als Zwischenergebnis erfolgen. Auch sie anerkennt offenbar, dass der Tunnel und die Freilegung der Töss neue Anliegen sind, über die es noch keine Zusagen des ASTRA gibt, die planerisch und damit kostenmässig noch viel Unklarheit umfassen. FDP und SVP hingegen wollen eine direkte Festlegung. Das bietet für uns Möglichkeiten, Ausichten auf eine raschere Lösung. Für uns ist klar: Je mehr man jetzt festlegen will, desto länger geht es mit der Realisierung. Mit dem Minderheitsantrag, der ja auch eine Planung der Untertunnelung vorschlägt, bewegen wir uns im Rahmen der bereits mit dem Bund abgesprochenen Planung und erteilen klare Prüfaufträge für den Raum Töss mit alternativen Linienführungen und einer Freilegung der Töss.

Für die FDP ist ganz wichtig, dass wir die Lärmbelastung im Stadtgebiet mindern können. Mit unserem Vorschlag tragen wir auch dem Rechnung. Aus unserer Sicht ist es klar, dass wir den Spielraum des ASTRA nicht verengen dürfen, aber dies würde passieren. Wir wollen vermeiden, dass infolge strikter Planaufgaben die Anliegen des Kantons vom Bund auf der langen Bank deponiert werden können. Das ist nicht im Sinne des Kantons und das dürfte schon gar nicht im Sinne Winterthurs sein. So könnte es nun dazukommen, dass es noch länger dauert mit der Entlastung und mit der geplanten Stadtreparatur Winterthurs, diesem Anliegen Winterthurs. Das sollte doch hoffentlich keine Utopie bleiben. Wir stimmen dem Minderheitsantrag der SVP zu.

*René Isler (SVP, Winterthur):* Ich bin erstaunt über den Redner der GLP. Sie hätten besser Ihre beiden Kollegen aus Winterthur fragen müssen. Oder vielleicht haben Sie von Hombrechtikon aus auch den Blick nach Winterthur nicht so ganz. Also die Autobahn A1 durchschneidet nicht querbeet die ganze Stadt Winterthur, keine Ahnung, woher Sie diesen Unfug haben, dem ist einfach nicht so. Töss wird ein bisschen geschnitten und weiter vorne oder unten oder Richtung Westen dann noch ein kleiner Zipfel von Wülflingen, und das war es; so viel zur Sachlichkeit. Zweitens: Der Sprecher der Grünen hat es auf den Punkt gebracht, es ist tatsächlich so: Wenn es auf der Autobahn um Winterthur, Umfahrung Winterthur, einen Unfall gibt, dann können Sie die Uhr danach richten, eine Viertelstunde, 20 Minuten später haben wir den ganzen Ausweichverkehr – dem GPS (*Global Positioning System*) sei Dank – in der Innenstadt. Nur ist es, glaube ich, auch sehr wichtig, dass man dieses Gefäss, sprich die Umfahrung Winterthur, etwas erweitert und verhindert, dass es Ausweichverkehr durch die Stadt gibt. Nur ist das Problem allein mit einer Erweiterung der Umfahrung Winterthur so nicht gelöst. Da ist natürlich auch die Stadt Winterthur in der Pflicht. Es kann nicht angehen, dass man dann die ersten Einfahrtsstrassen oder auch die Querungen innerhalb der Stadt baulich dermassen kastriert, dass auch ohne Stau auf der Autobahn und ohne Ausweichverkehr durch die Stadt der Verkehr kaum mehr fliesst. Und da haben wir das Thema «generell 30» noch gar nicht angesprochen. Weil der ÖV innerhalb des Stadtgebietes dasselbe Verkehrsnetz oder dieselbe Verkehrsfläche braucht wie der Individualverkehr, können wir das drehen, wie wir wollen. Wenn der Individualverkehr nicht fährt, fährt auch der ÖV nicht schneller; da können wir tun oder lassen, was wir wollen, denn eine Lösung gibt es nicht, höchstens eine Schwebebahn. Aber ich weiss nicht, ob die Stadt Winterthur dann dieses Geld hat oder der ÖV. Also wie gesagt, es ist einfach für die Stadt Winterthur – und ich spreche als Anwohner dieser Stadt oder bin ja auch aus Winterthur –, ich glaube, es ist wirklich wichtig, dass die Stadt Winterthur weitestgehend entlastet wird durch einen Ausbau der Umfahrung. Wie diese schlussendlich aussieht, das ist mir ganz persönlich eigentlich ziemlich egal. Wichtig ist, dass sie gebaut wird. Und vielleicht müsste man auch hingehen und sagen: Das Machbare vom Wünschenswerten zu trennen, wäre in der heutigen Zeit vielleicht auch nicht ganz das Schlechteste. Und bei dieser Umsetzung, das wissen wir alle, werden wir, auch die Allerjüngsten hier drin, kaum mehr als aktive Mitglieder dieses Rates an der Eröffnungsfeier teilnehmen. Da spricht man ja auf Seite ASTRA irgendwo zwischen 2040 und 2050 rechnen. Wir können das jetzt tun und machen wie wir wollen, aber wir können sicher ein gutes Signal nach Bern senden und sagen: «Hey, macht was! Baut das wenigstens auf sechs Spuren aus!» Denn die Zunahme der Bevölkerung ist unerlässlich. Und auch wenn mir die Sprecherin der SP (*gemeint ist Rosmarie Joss*) da wieder widersprechen würde, wir wissen es: Mehr Strassen geben nicht mehr Verkehr, das ist völlig falsch, sondern mehr Personen, mehr Menschen geben mehr Verkehr, egal, auf welchem Verkehrsträger. Ich habe schon mal dieses Beispiel gebracht von Schweden: Schweden hat achteinhalb Mal mehr Verkehrsflächen als die Schweiz und hat pro Einwohner genau gleich viele

Motorfahrzeuge wie die Schweiz. Man rechnet mit 1,24 Fahrzeugen pro Einwohner, und diese Rechnung können Sie über sämtliche Staaten in Europa machen, das passt. Es kommt nicht auf die Quadratmeter oder Hektaren – oder was auch immer Sie rechnen wollen – an Verkehrsflächen an, sondern darauf, wie viele Einwohnerinnen und Einwohner ein Staat hat. Das ist so die Faustregel gemäss ASTRA, und jetzt bitte ich Sie, in diesem Sinne so zuzustimmen, dass es vor allem für die Umfahrung Winterthur vorwärtsgeht. Danke vielmals.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Ich will in Erinnerung rufen: Das ASTRA hat das Projekt momentan sistiert, und ich danke dem ASTRA dafür. Denn es ist wichtig, dass wir hier zuerst den Richtplan im Kanton Zürich korrekt abbilden. Für uns als SP kommt dieser Kapazitätsausbau wirklich nur infrage, wenn wir alle Begleitmassnahmen, wie eben eine Stadtreparatur, Biodiversitätsflächen und so weiter und so fort, und insbesondere die flankierenden Massnahmen in der Stadt Winterthur ermöglichen. Alle anderen Punkte, die nur durch die Windschutzscheibe gedacht werden, können wir nicht unterstützen. Und dann komme ich wieder mit meinem Vier-Spur-Antrag, was ich aber eigentlich lieber nicht will.

Im Richtplan sind die Ziele definiert, die wir wollen. Darum ist es wichtig, dass der Kanton Zürich ein starkes Zeichen nach Bern sendet mit seinem Richtplaneintrag, dass wir diesen Tunnel wirklich wollen und nicht nur irgendwie prüfen wollen. Darum bleiben wir ganz klar bei der KEVU-Mehrheit.

Und René Isler, nochmals zu deinem «Verkehrspfloderi»: Schweden hat einfach deutlich längere Strecken und einen deutlich, deutlich schlechter ausgebauten öffentlichen Verkehr. Darum hat es mehr Verkehrsflächen. Und die Wissenschaft sagt eindeutig: Neue Strassen induzieren mehr Autoverkehr. Das ist einfach wahr. Das wollen Sie vielleicht von Ihrer persönlichen Windschutzscheibe aus nicht wahrhaben, dennoch ist die Wissenschaft hier sehr deutlich. Und darum sagen wir weiterhin: Vermeiden, verlagern, verbessern. Und hier verbessern wir knapp etwas, aber wir vermeiden oder verlagern leider nichts.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal:* Ich möchte noch auf ein, zwei Punkte eingehen: Es wurde jetzt verschiedentlich behauptet, wir sollten dem Minderheitsantrag zustimmen, weil es dann schneller gehe. Nun, da bin ich jetzt sehr neugierig, was dabei dann schneller gehen soll. Der Minderheitsantrag verlangt, dass die Lösung, die die Mehrheit vorschlägt, geprüft wird. Das heisst also, man macht zuerst einmal verschiedenste Planungen und verliert ein oder zwei Jahre für diese Prüfungen, um dann nachher zu beschliessen, was man möchte. Diese zwei Jahre können wir uns sparen. Beginnen wir gleich mit der Planung, was richtig ist und was wir benötigen. Es geht also nicht schneller mit dem Prüfauftrag. Schneller geht es nur, wenn wir dort bleiben, wo wir jetzt sind, und einfach den Ausbau machen. Also die Beibehaltung des Status quo, das ist die einzige Lösung, die schneller geht. Unabhängig davon, ob man, wenn man das bauen will, dann gleich in die Projektierung geht oder ob man zuerst noch eine Prüfung macht – auch die Prüfung dauert dann einfach ihre Zeit –, braucht natürlich die Planung des Tunnels länger als das Projekt, was jetzt bereits vorgeplant

ist, zu realisieren. Es stimmt also in dem Sinn einfach nicht, dass es mit dem Minderheitsantrag schneller geht. Es stimmt nur, dass es schneller geht, wenn es uns egal ist, wo die Autobahn durchgeht, respektive, wenn wir wollen, dass sie weiterhin dort bleibt.

Was sicher ist und was berechtigt ist: Ja, der Tunnel kostet mehr als die Lösung am bestehenden Standort, das ist ganz klar. Aber auch dafür haben wir hier im Kantonsrat ja bereits ein Instrument eingeführt, das wir nutzen können, um einen grossen Teil dieser Mehrkosten abzudecken, und zwar mit dem Mehrwertausgleich. Wenn wir schauen, was dann dieses Land dort in Winterthur wert sein wird, wenn die Autobahn weg ist, wenn man dort bauen kann, höhere Ausnutzungen möglich sind und wir die Stadtreparatur haben, dann müssen die Stadt Winterthur und der Kanton das Geld für die Mehrwertabschöpfung brauchen und dafür die Finanzierung des Tunnels sicherstellen. Wir haben also die Instrumente und wir sollten mit der Planung anfangen und nicht Zeit verschwenden mit einem Prüfauftrag und auch nicht die Bevölkerung belügen und sagen, es gehe schneller. Denn schnell geht nur der Status quo und den will ich nicht, den will der Kantonsrat nicht und den will Winterthur nicht.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Dieser Antrag hier, dieser Minderheitsantrag ist ein bisschen perfid, denn was will er eigentlich? Er hört sich so gut an mit diesen ganzen Prüfaufträgen, aber eigentlich will er nur den Weg freimachen, er will «Wasser, Marsch!» für immer mehr Verkehr und diese alleinige Lösung. Und schlussendlich sind diese Prüfaufträge, diese Alibiprüfaufträge – es wurde bereits gesagt – ja nicht verpflichtend. Es ist nicht sicher, ob die jetzt angestrebte Lösung, die Lösung der Stadtreparatur, so machbar ist, beziehungsweise es ist vielleicht auch eine Frage des Willens: Wollen Sie dies wirklich oder wollen Sie einfach den Ausbau möglichst schnell haben? Und dabei bleibt schlussendlich die dringend nötige Stadtreparatur auf der Strecke. Und die Autobahn A1, ja, sie durchschneidet vielleicht nicht Winterthur, vielleicht ist es auch ein Versprecher, aber sie durchschneidet sehr wohl Töss, und zwar nicht nur ein bisschen, sondern den ganzen Stadtteil in zwei Teile. Wer in Dätttau oben wohnt, der fühlt sich als Dätttauener, nicht als Tössner. Ein Einkauf im Zentrum Töss fühlt sich an wie eine Fahrt in einen anderen Stadtteil.

Nun ja, was braucht es hier? Es braucht sicher nicht diesen Antrag, sondern es braucht die vereinten Kräfte von Stadt und Kanton. Es braucht alle verfügbaren Kräfte gerade auch gegenüber dem ASTRA, das ja bekanntlich das Ganze bereits sistiert hat, die vereinten Kräfte für eine echte Stadtreparatur und nicht nur noch mehr Verkehr. Diese sogenannten Prüfaufträge brauchen zu lange. Es wurde auch bereits gesagt: Das Ganze ist bereits geprüft, die Lösung ist da, also machen wir vorwärts und verbrauchen wir nicht noch mehr Zeit. Besten Dank.

*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen) spricht zum zweiten Mal:* Eine Antwort an Thomas Wirth, warum wir der Meinung sind, dass es mit dem Minderheitsantrag schneller gehe: Mit der Verwaltung – und das wurde in der Kommission mehrfach betont – sind wir klar der Meinung, dass ein Richtplaneintrag

den Planungsstand abbilden soll. Das ist bei den Vorarbeiten für den Minderheitsantrag tatsächlich so, ist aber für das neue Zielbild Winterthurs eben noch nicht der Fall. Denn da kommt eine ganz neue Komponente hinzu, nämlich der Ebnetunnel, und das muss richtig geplant werden. Für uns ist klar, dass das neue Zielbild Winterthurs attraktiv ist, das möchten wir auch ermöglichen, aber hier sehen wir einen ganz klaren Zielkonflikt.

Ebenfalls machen wir ein grosses Fragezeichen hinter den Prozess der Richtplanung an sich. Nun haben wir geplant, wir haben diskutiert, wir haben diskutiert in der Kommission, und Winterthur – ich habe es bereits in meinem Eintretensvotum gesagt – ist eben unglücklich in diesen laufenden Prozess hineingeplatzt. Das führt nun dazu, dass wir ein Zwischenergebnis eintragen, und wir fragen uns: Schaffen wir damit ein Präjudiz für den Prozess der Richtplanung? Aus unserer Sicht ist das nicht statthaft. Unterstützen Sie den Minderheitsantrag. Besten Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ulrich Pfister gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 104 : 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

#### *4.2.3 Massnahmen*

2

***Minderheitsantrag Barbara Franzen, Ruth Ackermann, Hans Egli (in Vertretung von Christian Lucek), Ulrich Pfister, Sandra Bossert, Alex Gantner, Daniela Rinderknecht:***

Ergänzung 4. Absatz

*... des öffentlichen Verkehrs. Massnahmen zur Leistungssteigerung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (wie Anpassung der Verkehrssteuerung und Busbevorzugung an Knoten) sind so auszugestalten, dass die Auswirkungen auf den Individualverkehr möglichst gering gehalten werden. Der Kanton fördert ...*

*Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU:* Wir sind hier im Kapitel 4.2.3 Massnahmen, a) des Kantons, und hier beantragt Ihnen die Kommissionsmehrheit eine textliche Ergänzung. Auch die Kommissionsminderheit beantragt Ihnen eine textliche Ergänzung, einfach eine andere. Man kann sich darüber streiten, ob es etwas Wortklauberei ist, aber es ist ein wichtiges Thema aufgenommen worden. Es geht nämlich um Massnahmen zur angemessenen Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bei Kapazitätsengpässen, ein Thema, das ja sonst auch politisch sehr bekannt ist. Und ich möchte hier auch einen Verweis machen auf Paragraph 14, Projektierungsgrundsätze im Strassengesetz.

Im Zusammenhang mit der Verbreitung von Tempobeschränkungen im Siedlungsgebiet, welche auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr betreffen, beantragt Ihnen die Kommissionsmehrheit eben eine Ergänzung. Sie wünscht im Falle von Verkehrsbehinderungen kantonale Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Dabei sind bei steuerungstechnischen Massnahmen für

den ÖV die Auswirkungen auf den Individualverkehr gering – so der Begriff: «gering» – zu halten. Die Minderheit sieht bei Temporeduktionen, die oft von den Städten angestossen werden, keine automatische Pflicht des Kantons, den öffentlichen Verkehr zu verbessern. Vielmehr findet sie, die Auswirkungen der steuerungstechnischen ÖV-Massnahmen auf den Individualverkehr seien möglichst gering zu halten, ein Qualitätsunterschied, der natürlich dann bei den entsprechenden Projekten seine Auswirkungen haben kann. Wir sind hier natürlich auf Flug-ebene «Richtplan», das ist weit weg von den einzelnen Projekten, aber es soll hier gezeigt werden, dass auch hier die Dinge zusammenhängen, vor allem auch mit den entsprechenden Vorgaben im kantonalen Strassengesetz.

Namens der Kommissionsmehrheit beantrage ich Ihnen, den Text, wie er hier rot abgebildet ist, zu genehmigen und den Minderheitsantrag abzulehnen. Besten Dank.

*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen):* Im Richtplan sollen ja nicht nur Tabelleneinträge, Karteneinträge abgeändert werden, sondern es sollen auch die Formulierungen zu Steigerungen der intermodalen Gesamtleistung auf Achsen und in Gebieten mit Kapazitätsengpässen präzisiert und ergänzt werden. Es geht um Massnahmen zur angemessenen Bevorzugung des ÖV bei Kapazitätsengpässen im Zusammenhang mit der Verbreitung von Tempobeschränkungen im Siedlungsgebiet, welche auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr betreffen. Die Kommissionsmehrheit möchte eine textliche Ergänzung im Richtplan dazu. Damit wird der Kanton verpflichtet, im Falle von Verkehrsbehinderung kantonale Massnahmen zur Verbesserung des ÖV zu ergreifen. Aus unserer Sicht ist es geradezu absurd, den Kanton automatisch zu verpflichten, Ausgleichsmassnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs treffen zu müssen, wenn doch die Temporeduktionen – und das sind eben die verkehrlichen Behinderungen auch des öffentlichen Verkehrs – von einer anderen Staatsebene, den Gemeinden, angestossen werden. Bestellt wird Tempo 30 von den Gemeinden. Ausgleichsmassnahmen zur Schadensbegrenzung in Bezug auf den öffentlichen Verkehr soll ein anderer bezahlen, nämlich der Kanton. Wir akzeptieren, dass der Kanton auf Achsen und in Gebieten mit Kapazitätsengpässen durch die intermodale Gesamtleistung bereits eben schon den ÖV gegenüber dem MIV (*motorisierter Individualverkehr*) bevorzugen will. Der Passus – ich zitiere – «eine angemessene Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs» drückt dies klar aus, aber wir wehren uns gegen einen Blankoscheck, bei welchem der Kanton alles an Ausgleichsmassnahmen bezahlen soll. Im Gegenteil sind die Auswirkungen der steuerungstechnischen ÖV-Massnahmen auf den Individualverkehr möglichst gering zu halten und wir möchten auch warnen vor einem Konflikt mit der Kantonsverfassung, dem Gegenvorschlag zur Antistauintiative, und wir warnen auch vor einem Konflikt mit Paragraph 14 Strassengesetz, Projektierungsgrundsätze. Hier sehen wir ein Problem. Die Verschärfung dieser Massnahmen, welche dem Kanton aufgebürdet werden sollen, sollte aber nicht im Gegensatz stehen zu den Zielen, welche auch im Richtplan formuliert sind. In Kapitel 4.2.1 betreffend übergeordnetes Strassennetz

steht im Richtplan unter den Zielen nämlich, ich zitiere nochmals: «Wo erforderlich, ist die intermodale Gesamtleistung durch Kapazitätserweiterungen für den motorisierten Individualverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu steigern.» Ich mache hier zuhanden der Materialien einen Vorbehalt: Ich sehe einen gewissen Zielkonflikt, auch wenn es sich bei den nun angedachten verschärften Massnahmen um Massnahmen wohl auf den Hauptverkehrsachsen handelt. Ich möchte aber doch zu bedenken geben, dass die Ziele, die im Richtplantext stehen, eine andere Sprache sprechen. Bitte unterstützen Sie unseren Minderheitsantrag. Besten Dank.

*Florian Meier (Grüne, Winterthur):* Auch beim zweiten Antrag geht es darum, die Bedingungen im Strassenverkehr und die Auswirkungen davon zu verbessern. Doch diesmal geht es weniger um den Lärm und auch weniger oder nur im weiteren Sinne um die Ökologie. Es geht um den ÖV, und zwar nicht, wie beim vorherigen Antrag, um den ÖV in der Stadt Winterthur, sondern um den ÖV auf allen Kantonsstrassen, bei Ihnen in Affoltern, in Bülach, in Gossau, Rüti, Wädenswil und allen anderen Gemeinden im Kanton Zürich. Verbesserungen für den ÖV bei verkehrlichen Behinderungen, namentlich Verkehrsbelastungen oder – auf gut Deutsch – Stau, sind wichtig. Stau und Behinderungen des ÖV kosten, sie kosten den Steuerzahler, die Gemeinden und die Nutzer, direkt sichtbar in der Rechnung des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*), und sie kosten bei Verspätungen die Wirtschaft und die gesamte Gesellschaft.

Wenn Sie die Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage 377/2022 zur Hand nehmen, dann können Sie dort lesen: Ursächlich für Verspätungsschwerpunkte sind in aller Regel Verkehrsüberlastungen, also weder Tempo 30 noch sonst irgendwelche verkehrlichen Massnahmen. Der ÖV ist der Grundpfeiler einer nachhaltigen und ökologischen Mobilität mit geringen Umweltauswirkungen. Deshalb hat der Regierungsrat auch das Ziel, den ÖV-Anteil in den nächsten acht Jahren auf 40 Prozent zu erhöhen. Der ÖV, allem voran der strassengebundene ÖV, der Busverkehr, muss attraktiver werden. Wenn die Busse ständig im Stau stehen, egal, ob in Zürich, Winterthur, ob im Furttal, im Limmattal, in Fällanden, Rüm- lang, Rüti oder Uster, wenn Busse im Stau stehen, verschlechtert das die Attraktivität des ÖV. Alle, die einmal die S5 oder S6 oder sonst eine S-Bahn verpasst haben, können ein Lied davon singen. Tun Sie es uns also gleich und unterstützen Sie den Mehrheitsantrag – für den ZVV und für das Klima.

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* Hier sollen sich die Kommunen, welche oftmals mit flächendeckenden Temporeduktionen den ÖV behindern, bewusst sein, welche Auswirkungen ihre Anordnungen haben. Es kann nicht sein, dass durch diese Ideologie der ÖV ausgebremst wird und der MIV dies ausbaden soll. Wir stehen immer noch für ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger ein. Im Moment läuft es leider meist darauf hinaus, dass der MIV behindert wird. Wir unterstützen den Minderheitsantrag der FDP, dass die Auswirkungen auf den Individualver-

kehr aufgrund der steuerungstechnischen Massnahmen für den ÖV möglichst gering zu halten sind. Stimmen Sie diesen Minderheitsantrag und einem Miteinander von ÖV und MIV ebenfalls zu.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Entgegen den vielfachen Behauptungen, die wir jetzt gehört haben, steht nirgends in diesem Abschnitt das Wort «Temporeduktionen». Es geht ganz allgemein darum, wie wir das Miteinander von strassengebundenem ÖV und dem Verkehr regeln. Und da haben wir auch schon ganz klar festgelegt, dass wir eigentlich den ÖV priorisieren. Warum tun wir das? Ein vollbesetzter Bus beispielsweise der VZO (*Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland*), ein Gelenkbus, ersetzt über 120 Autos. Es ist also wesentlich effizienter, wenn die Leute mit dem Bus unterwegs sind, und das entlastet massgeblich die Strasse. Stellen Sie sich vor, alle Leute, die im Bus sind, würden auch noch mit dem Auto unterwegs sein, nichts ginge mehr.

Es geht hier aber in dem Sinne genau um die Fahrplanstabilität. Denn damit der Bus voll ist, ist es notwendig, dass dieser Anschluss gewährleistet wird. Wir haben hier die intermodale Mobilität, sie wurde vorher erwähnt von Frau Franzen. Sie hat gesagt, dass wir diese fördern möchten. Aber wir können diese nicht fördern, wenn man am Bahnhof ankommt und der Zug weg ist oder umgekehrt der Bus weg ist, wenn der Zug zwei Minuten Verspätung hat, weil es sonst eben auch nicht mehr reicht. Und diese Knoten, die wir überall im Kanton haben, wo wir Probleme haben und die Fahrplanstabilität eingeschränkt wird, dort sollen Massnahmen ergriffen werden. Und zwar sollen dort Massnahmen ergriffen werden zur Priorisierung des ÖV. Wenn der Bus rasch vorwärtskommt, ist er attraktiver, die Anschlüsse sind gewährleistet. Und das verlangt dieser Richtplaneintrag, und er hat überhaupt nichts zu tun mit Temporeduktionen oder anderen Massnahmen, sondern: Wie gehen wir mit den Punkten, den Knoten um, wo der Bus im Moment behindert wird. Ich danke Ihnen für die Unterstützung des Mehrheitsantrags.

*Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht):* Herr Wirth, das Miteinander ist wichtig und nicht das Gegeneinander. Und ich rate Ihnen, dass Sie mal morgens, wie ich das jetzt seit etwa sechs Wochen bin, etwas in diesem Kanton unterwegs sind – und abends auch – und einmal schauen, wo die Probleme sind. Und die Probleme, die sind nicht dort, wo Sie die sehen, sondern die sind vor allem auch beim gewerblichen Verkehr. Der gewerbliche Verkehr steckt im Stau, weil man kein Miteinander hat, sondern weil man ein – ich sage schon fast – Gegeneinander hat heutzutage. Der Verkehr muss fliessen. Hört auf mit 30er-Zonen dort, wo nicht nötig. Es hat niemand was gegen 30er-Zonen, wenn sie in den Quartieren sind, sonst gibt es nämlich nachher eben diese Ausweichverkehrsteilnehmer. Aber hört auf, das gegeneinander auszuspielen. Sie wissen ganz genau, dass der öffentliche Verkehr den Verkehr im Kanton Zürich nie schlucken können wird, nie, ausser Sie verbieten den Leuten, zu gewissen Zeiten ins Büro zu fahren, oder dem Gewerbe, die Brötchen nach Hombrechtikon, wo es, glaube ich, keine Bäckerei mehr gibt, Herr Wirth, auszuliefern. Das ist das grosse Problem und das grosse Problem am Schluss ist: Es ist ein demografisches Problem. Wir haben zu viele Leute, wir

laufen auf eine 10-Millionen-Schweiz hin und wir bauen unsere Strassen zurück und wir versuchen jetzt, den einen Verkehrsträger gegen den anderen Verkehrsträger auszuspielen. Das geht nicht. Unterstützen Sie den Minderheitsantrag.

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ann Barbara Franzen gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 83 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

*4.3 Öffentlicher Verkehr*

*4.9 Grundlagen*

*II.–V.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 173 : 2 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5598a zuzustimmen.**

Das Geschäft ist erledigt.