



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

190. Sitzung, Donnerstag, 25. Januar 2007, 17.00 Uhr

Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Richtplandebatte..... Seite 13524
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... Seite 13524

6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

Antrag des Regierungsrates vom 17. November 2004
und geänderter Antrag der KPB vom 2. November
2006, **4222a**..... Seite 13524

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Persönliche Erklärung Markus Brandenberger, SP, Uetikon a. S., betreffend 5. IVG-Revision* Seite 13565
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 13566

Geschäftsordnung

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das Wort wird nicht verlangt.
Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Richtplandebatte

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Die heutige Ratssitzung dauert bis spätestens 19.30 Uhr. Achtung: Die Geschäftsleitung trifft sich anschliessend an die heutige Ratssitzung zu ihrer ordentlichen Geschäftsleitungssitzung. Sie wird dabei auch die Frage erörtern, ob für den Richtplan zusätzliche Sitzungen anzusetzen sind. Eine gute Variante wäre übermorgen Samstag. Wir können nämlich für den Richtplan keine zusätzlichen Montage mehr konsumieren, da wir diese für die vielen pendenten und anderen wichtigen Vorlagen dringend brauchen. Selbst diese Montage sind ohne zusätzliche Doppelsitzungen nicht zu bewältigen. Wie die Geschäftsleitung heute entscheiden wird, erfahren Sie morgen Abend. Morgen Abend wird die Sitzung sicher länger dauern als bis 22 Uhr.

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 186. Sitzung, 22. Januar 2007, 8.15 Uhr.

6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

Antrag des Regierungsrates vom 17. November 2004 und geänderter Antrag der KPB vom 2. November 2006, [4222a](#)

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Sie können heute Abend Ihre Unterlagen auf den Pulten liegen lassen. Was sich im Fach unter dem Pult befindet, wird heute Abend entsorgt. Dazu speziell noch Folgendes: In das Fach unter dem Pult gehören keine gebrauchten Taschentücher und auch keine Papierschnipsel. Diese sind in den Papierkörben zu entsorgen. Ich bitte Sie um Verständnis.

Fortsetzung der Beratungen

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wir fahren heute beim Minderheitsantrag 39 fort, den wir bereits andiskutiert haben. Willy Germann, CVP, Winterthur, hat vorgestern beantragt, die Debatte zu unterbrechen, weil nicht alle Ratsmitglieder Kenntnis hätten von den im Laufe des Tages eingereichten Folgeanträgen zum Minderheitsantrag 39. Unterdessen werden die interessierten Ratsmitglieder von diesen Anträgen Kenntnis haben.

Ich weise Sie darauf hin, dass seit Beginn dieses Geschäfts alle aus der Ratsmitte gestellten Anträge in schriftlicher und gegebenenfalls bildlicher Form vom ARV-Mitarbeiter Sascha Peter im Foyer aufgearbeitet und unverzüglich allen Fraktionsvorsitzenden, den beiden Kommissionsvorsitzenden, dem Ratspräsidium, dem Leiter der Parlamentsdienste und der Baudirektorin überbracht werden. Es ist Aufgabe der Fraktionsvorsitzenden, dafür besorgt zu sein, dass diese Anträge an die zuständigen Fraktionsmitglieder weitergereicht werden.

Den Minderheitsantrag 39 werden wir jetzt zu Ende beraten, die Abstimmung werden wir aber aussetzen. Vorher werden wir über die Anträge 40b von Willy Germann, Winterthur, und 40a von Christoph Holenstein, Zürich, befinden. Dann erst erfolgt die Abstimmung zum Minderheitsantrag 39. Anschliessend sind dann der Minderheitsantrag 40 und der Antrag 40c dran. Sie sind damit einverstanden.

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Als Vertreter der Stadtkreise 3 und 9 im Kantonsrat sowie als Präsident des Quartiervereins Wiedikon bin ich im Gegensatz zur SP und zu den Grünen der klaren Meinung, dass der Stadttunnel so rasch wie möglich gebaut werden muss. Denn nur der geplante Stadttunnel, der sozusagen parallel zur Westtangente verläuft, kann bewirken, dass das Quartier Wiedikon endlich beruhigt werden kann. Da nützen all die gut gemeinten flankierenden Massnahmen, die zur Eröffnung des Üetlibergtunnels vorgesehen sind, gar nichts, besonders dann nicht, wenn die Simmel- und Seebahnstrasse mit Gegenverkehr ausgestattet werden und die Weststrasse zur Wohnstrasse umgestaltet sein wird. Dies bedeutet das einen Freud und des anderen Leid. Die einen bekommen den Mehrverkehr und mehr Lärm, die anderen erfreuen sich an der dadurch zurückgewonnenen idyllischen Ruhe. Das Sankt-Florians-Prinzip lässt grüssen – besonders

dann, wenn die ständig überlastete Westtangente im Verkehr erstickt und sich der Verkehr auf andere Quartierstrassen ausweitet und diese belastet. So befürchten die Anwohner, die westlich des Quartiers Wiedikon an der Ämtlerstrasse, der Gutstrasse und der Triemlistrasse sowie jene, die östlich des Quartiers an der Austrasse, an der Haldenstrasse und der Schweighofstrasse leben, enorme Mehrbelastungen, sprich Mehrverkehr. Der MIV (*motorisierte Individualverkehr*) sucht sich seinen eigenen Weg. Er sucht sich den Weg des geringsten Widerstands. Sie sehen, all die für das Quartier Wiedikon vorgesehenen flankierenden Massnahmen fruchten nichts und bleiben ein Flickwerk, solange der lang ersehnte Stadttunnel nicht gebaut sein wird.

Lehnen Sie den Minderheitsantrag Monika Spring ab.

Noch ein Wort zu Gabi Petri von den Grünen: In Ihrem Votum haben Sie erklärt, dass der Stadttunnel und neue Strassen Mehrverkehr anziehen werden. Ich kann Ihnen dazu nur sagen: Hoffentlich macht er das auch, denn wir wollen den Verkehr kanalisieren und auf die Hauptachsen wie den geplanten Stadttunnel bringen, damit endlich die Wohnquartiere entlastet werden können. Dies sollte auch in Ihrem Interesse sein und im Interesse der IG Velo (*Interessengemeinschaft Velo*) und des VCS (*Verkehrsclub Schweiz*). Vergessen Sie all Ihre grünen Romantik-Träume, und lernen Sie endlich, im 21. Jahrhundert zu leben!

Zu Monika Spring von der SP: Ich weiss nicht, was Ihr Parteigenosse Elmar Ledergerber, Stadtpräsident von Zürich, zu Ihrem Vorhaben, den Stadttunnel im kantonalen Verkehrsrichtplan zu streichen, meint. Er würde sicher sagen, dass dies nicht gehe. Elmar Ledergerber ist ein vehementer Befürworter des Stadttunnels. Oder gelten all seine Aussagen, die er vor den Gemeinde- und Stadtratswahlen anfangs 2006 gemacht hat, nichts mehr? Nein, Monika Spring, ziehen Sie Ihren Minderheitsantrag zurück, und Elmar Ledergerber wird wieder begeistert sein von Ihnen.

Monika Spring (SP, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Lieber Laurenz Styger, es ist so, dass wir eine demokratische Partei sind. Die Meinung in der Partei wird an der Basis oder an einer Delegiertenversammlung gemacht. Die machen zum Beispiel nicht einfach der Stadtrat von Zürich und schon gar nicht der Stadtpräsident. Er ist nämlich

Stadtpräsident von allen Leuten in der Stadt Zürich. Er ist auch Stadtpräsident für die ganze Wirtschaft. Welche Interessen er in erster Linie vertritt, ist seine Sache. Aber welche Politik die SP macht, das ist Sache der Basis.

2000 Millionen Franken wollen Sie in den Stadttunnel verlocken; Geld, das man für viel wichtigere Projekte zum Beispiel für Klimaschutz, der in letzter Zeit, so scheint es, auch ein FDP-Anliegen ist, ausgeben könnte. Ökologisches Verhalten ist aber mehr als ein Lippenbekenntnis. Ihnen ist die freie Fahrt für freie Bürgerinnen und Bürger wichtiger als die Lebensqualität Ihrer Kinder und Enkelkinder. Ich gebe es an dieser Stelle offen zu, ich vertrete hier auch meine familiären Interessen. Ich bin am letzten Wochenende Grossmutter geworden, und ich will, dass meine Enkelin mit ihren Kindern im Jahr 2050 in einer intakten Umwelt, in einer gesunden Umgebung leben kann. Ich sage nicht zufällig 2050, denn bis dann ungefähr dauert der Bremsweg, aber nur, wenn wir jetzt wirksame Massnahmen ergreifen, um den Klimawandel zu stoppen. Wenn wir das nicht tun, dann werden unsere Nachkommen in der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts die Auswirkungen spüren, und zwar immer heftiger. Dann werden die grossen Völkerwanderungen beginnen, wenn ganze Landstriche wie zum Beispiel Bangladesch, die Niederlande, der Norden Deutschlands, Dänemark oder Grönland im Meer versinken. Tatsache ist, 30 Prozent des CO₂-Ausstosses schweizweit generiert der motorisierte Verkehr. In der Grossregion Zürich ist der Anteil leider noch grösser, weil wir pro Kopf und Tag die absolut grössten Wegdistanzen, nämlich 57 Kilometer zurücklegen und das zu 70 Prozent mit dem Auto. In unserem Kanton besteht also dringender Handlungsbedarf.

Zürich muss einen substanziellen Beitrag leisten zur Reduktion des CO₂-Ausstosses. Tunnelröhren sind dafür aber denkbar ungeeignet, Laurenz Styger, denn das CO₂ bleibt leider nicht an der Tunneldecke kleben, sondern es entweicht über die Portale oder die Lüftungsschächte. Jeder Tunnel hat es so in sich. Es gibt mindestens zwei Tunnelportale. Beim Ypsilon sind es sogar drei. Dort kommt dann der ganze Verkehr heraus, verteilt sich im umliegenden Quartier zum Beispiel im Stadtkreis 3 und beeinträchtigt die Lebensqualität der dort lebenden oder arbeitenden Bevölkerung, und zwar in einem viel grösseren Mass als bisher, weil die ausgerechnete Verkehrszunahme durch den Stadttunnel mindestens 20 Prozent beträgt.

Lehnen Sie mit uns den Stadttunnel ab! Das Projekt ist ein Relikt einer längst überholten Verkehrspolitik. Es ist viel zu teuer und unverantwortlich gegenüber der Umwelt.

Regierungsrätin Ursula Gut: Der Stadttunnel Zürich basiert auf den Beschlüssen des Bundes zum Nationalstrassennetz. Im Rahmen unserer detaillierten Untersuchung zur Weiterentwicklung der Hochleistungsstrassen im Raum Zürich konnten die früheren Planungen aber wesentlich optimiert werden. So führt der in der Vorlage 4222 enthaltene Stadttunnel nun nicht mehr zum bereits heute ausgelasteten Autobahnende beim Irchel, sondern direkt auf die A1. Der Westast Zürich, der nach Süden abzweigende Adlisbergtunnel sowie die Glatttalaubobahn sind Elemente, welche einen direkten Zusammenhang zum Stadttunnel aufweisen und gegenseitig zu koordinieren sind. Mit diesem abgestimmten System können grosse Teile der Stadt Zürich vom motorisierten Strassenverkehr entlastet werden, ohne dass die Erreichbarkeit eingeschränkt wird. Die Sihlhochstrasse kann abgebrochen werden. Gleichzeitig wird damit auch der früher vorgesehene Seetunnel ersetzt, welcher in der Vorlage nur noch als Ersatzvariante enthalten ist für den unwahrscheinlichen Fall, dass sich der Stadttunnel als nicht realisierbar erweisen sollte.

Der Stadttunnel Zürich ist ein zukunftsweisendes Projekt. Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag nicht Folge zu leisten und den Stadttunnel im Richtplan zu belassen. Zur Frage des Realisierungshorizonts werde ich mich anschliessend noch äussern.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Die Abstimmung zu diesem Minderheitsantrag ist ausgesetzt. Wir führen sie nach Behandlung der Anträge 40b und 40a durch.

Antrag 40b Willy Germann

Neubau von 4-streifigem Tunnel (abzustimmen mit Grundwasserschutz) mit unterirdischem Halbanschluss in den tiefergelegten Sihlquai (Nr. 6), keine zusätzlichen Anschlüsse an das oberirdische Strassennetz, Abbruch Sihlhochstrasse, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik (vgl. Pt. 4.4.2), 2-streifiger Tunnel im Bereich Hauptbahnhof in Koordination mit Tramtangente Sihltunnel (vgl. Pt. 4.3.2)

Willy Germann (CVP, Winterthur): Das Gebiet um den Hauptbahnhof Zürich wird dereinst mit grösster Wahrscheinlichkeit einer der schlimmsten Engpässe des ÖV im Kanton Zürich sein – das unattraktivste Glied in der Transportkette der wachsenden Zahl an Bahnkunden, die dort auf das Tram umsteigen wollen. Ausgerechnet in diesem Gebiet gibt es keinen zusätzlichen Platz für den Feinverteiler Tram, ausser unter dem Boden, wo der Stadttunnel durchführen sollte. Es stellt sich nun die Grundsatzfrage: Soll der bereits bestehende und noch ungenutzte Sihltunnel unter dem Hauptbahnhof ausschliesslich einem vierspurigen Autotunnel zugute kommen, oder soll er auch für eine dereinst notwendige neue Tramtangente genutzt werden können? Bei diesem Antrag geht es also um einen Tatbeweis für ein sinnvolles, sich ergänzendes Nebeneinander von MIV und ÖV, auch mit einer ungewohnten Lösung auf einer Bundesstrasse.

Unser Antrag kommt spät, aber er kommt nicht überraschend. Bereits bei der Behandlung des Geschäfts Durchgangsbahnhof Löwenstrasse wies die CVP darauf hin, dass der Feinverteiler Tram die zusätzlichen Bahnkunden in den Spitzenstunden gar nicht aufnehmen könne. Auch in der Vernehmlassung zum Richtplan wies die CVP auf das Tramproblem um den Hauptbahnhof hin. Erst vor wenigen Wochen konnte in der KEVU das VBZ-Linienkonzept diskutiert werden. Einmal mehr wies ich auf das Problem des ungenügenden Feinverteilers beim Hauptbahnhof hin. Sie alle wissen, dass der Raum um den Riegel Hauptbahnhof und beim Bellevue bereits heute zu knapp ist für einen behinderungsfreien Trambetrieb. Trams stehen selber einander im Weg. Fussgänger stehen Trams im Weg. Trams stehen Fussgängern im Weg. Autos stehen beim Verteilungskampf um Grünphasen Fussgängern und Trams im Weg. Kurz, keinerlei Kapazitätsreserven mehr, das Chaos bereits bei kleinsten Pannen. Die Situation wird sich verschärfen. Die Forchbahn zum Beispiel soll sinnvollerweise bis zum Hauptbahnhof verlängert werden. Wenn der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse eröffnet ist, werden in den Spitzenminuten bis 50, ich habe schon gehört bis 100 Prozent mehr Bahnkunden von der Bahn in die Trams umsteigen wollen. Wenn alle diese zusätzlichen Bahnkunden über die bisherigen Engpässe Bahnhofplatz und Limmatquai zu gleich vielen Trams wie heute geschleust werden, wird die Situation chaotisch. Alle Verkehrsteilnehmer leiden dann dort unter diesen Engpässen und nicht bloss die Trambenutzer.

Nun entsteht mit dem Bahnhof Löwenstrasse, das ist Ihnen vielleicht nicht mehr so präsent, nordwestlich des Hauptbahnhofs eine neue Gleisquerung für Fussgänger, also nahe des bereits bestehenden Sihltunnels, der ein Teilstück des Stadttunnels sein sollte. Liegt es da nicht nahe, dass ein Teil der Bahnkunden vom Bahnhof Löwenstrasse zu einer neuen Tramtangente geführt wird, die durch den bereits bestehenden Tunnel führen würde? Im VBZ-Linienkonzept ist eine solche Tangente wider Erwarten nicht enthalten. Man verspricht sich eine Entlastung des Umsteigeverkehrs am Hauptbahnhof durch äussere Tangentiallinien, die ein Umsteigen zum Beispiel in Oerlikon oder im Bahnhof Hardbrücke ermöglichen würden. Das trifft aber nur für einen kleinen Teil der Bahnkunden zu, nicht aber für Bahnkunden, die mit dem Fernverkehr ankommen, der direkt zum Hauptbahnhof führt. Ohne neue Tramtangente beim Hauptbahnhof sind auch die schönen Ziele des Zürcher Stadtrates nicht erreichbar. Wenn jemand von Ihnen eine andere Lösung für dieses Problem um den Hauptbahnhof auch nur andeuten kann, bitte ich Sie dies zu tun.

Bitte verschanzen Sie sich nicht hinter dem Argument, die Machbarkeit sei nicht geklärt. Mit diesem Argument könnte man die meisten Richtplaneinträge bodigen. Bedauerlich wäre, wenn einmal mehr die Alles-oder-nichts-Haltung eine pragmatische Lösung bereits im Richtplan verhindern würde. Bereits habe ich das Argument gehört, das sei eine Bundesstrasse, und ein Tram gehöre nicht darauf. Der Bund fixierte sich bereits früher nicht auf sturen Normalien. Ich zweifle überhaupt nicht an der Flexibilität des Bundes, der in diesem aussergewöhnlichen Problemgebiet seinem Grundsatz einer ganzheitlichen Verkehrspolitik nachleben würde. Dann kam bereits von rechts das Argument, dann müssten zwei Streifen für das Tram geopfert werden. Ja, das stimmt. Wenn ein Stadttunnel nicht zusätzlichen Zielverkehr anziehen soll, dann genügen eigentlich auf der ganzen Länge zwei oder drei Spuren. Wenn ein Stadttunnel nicht eine Raserstrecke werden soll, dann lässt sich dank Verkehrssteuerung, Verkehrsinformation und vor allem Streifenbewirtschaftung schon weit aussen ein Stau vermeiden.

Bitte stimmen Sie dieser sinnvollen Lösung zu, die das Problem Tramverkehr lösen würde.

Rolf Walther (FDP, Zürich): Ein lustiger Vorschlag, der uns da unterbreitet worden ist! Ich bin mir aber nicht ganz sicher, ob der Votant vor mir nicht eigentlich die Blockierung des ganzen Strassentunnels

mehr im Auge hat und seine Fraktion sich ebenfalls nicht entscheiden kann und deshalb auf diesen Antrag angewiesen ist. Es könnte aber auch sein, dass es einfach die «Trambau-Hysterie» ist, die im Gegensatz zur «Strassenbau-Hysterie», die Sie uns vorwerfen, hier zum Tragen kommt. Wenn man Ihren Vorschlag weiter anschaut, dann könnte man statt auf dem Sihltalbahn-Areal eine Autostrasse zu machen und im Stadttunnel, im Canale Grande nachher eine Bahn, die Sihltalbahn zum Beispiel von Langnau am Albis zum Hardturm führen. Ich weiss nicht, wie sinnvoll solche Vorschläge überhaupt sind. Ich glaube aber, dass es nicht heute an der Zeit ist, über solche Anträge zu sprechen, die in keinem Gremium vorher diskutiert worden sind und schliesslich die ganze Planung hindern und all das, was schon längst gebaut sein könnte und unsere Stadtbevölkerung entlasten würde, noch länger nicht gebaut würde.

Ich bitte Sie im Namen der SVP und der FDP, diesen Antrag abzulehnen.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Die CVP möchte uns beliebt machen, den Stadttunnel zu bauen und gleichzeitig auch eine Tramunterquerung des Hauptbahnhofs damit vorzusehen. Das ist gut gemeint. Wenn die FDP oder eher Carmen Walker in gleicher Art und Weise beim Weidhaldetunnel diese Verknüpfung von Strassenbau und öffentlichem Verkehr auf der Rosengartenstrasse so vorschlägt, dann wissen wir, dass dies nicht ehr- und redlich gemeint ist. Dann wissen wir, dass das ausschliesslich der FDP zur besseren Legitimation des Strassenbaus in der Stadt Zürich dienen soll und als Bauernfängerei gedacht ist. Das verfängt vielleicht bei der Bauernpartei, aber nicht bei uns. Aber ich bin ein wenig besorgt, wenn jetzt sogar die CVP, insbesondere Willy Germann mit so gut gemeinten Konstrukten vorfährt. Gut gemeint ist des öfters das Gegenteil von gut.

Lieber Willy Germann, bei uns in der Stadt Zürich können wir Tram- oder ÖV-Linien problemlos planen und bauen, ohne dass wir uns zuerst ein Autobahnkreuz mitten in die Innenstadt legen lassen müssen, was dann unerwünschterweise zu einer Blechlawine von 20 Prozent Mehrverkehr führt. Vielleicht ist das in Winterthur anders. Wir in Zürich können gut und gerne jede neue Tramlinie ohne Strassen bauen und das im regionalen Richtplan festhalten. Dafür brauchen wir nicht den kantonalen Richtplan. Sie von der CVP können also Ihren gut gemeinten Zusatzantrag problemlos fahren lassen. Wir können uns in der Stadt Zürich im öffentlichen Verkehr sehr wohl selber helfen.

Roland Munz (SP, Zürich): Der Nutzen des Stadttunnels besteht, sollte es denn einen geben, hauptsächlich in der Entlastung der Nordumfahrung und des Schöneichtunnels. Es ist nicht ausgeschlossen, dass eine gewisse Verkehrsberuhigung vielleicht auch in der Stadt Zürich eintreten könnte, wobei dies reines Spekulationsdenken der Befürworterseite und ohnehin eher umstritten ist. Die Stadttunnelköche versprechen uns weiter eine Aufwertung innerstädtischer Flussläufe. Es wird ganz sicher unbestrittenermassen eine grössere Flexibilität auf dem Netz der Hochleistungsstrassen im Grossraum Zürich entstehen, jedenfalls so lange, bis die zusätzlichen Kapazitäten wieder vom Mehrverkehr aufgefressen werden.

Monika Spring hat darum am Dienstag und auch heute überzeugend dargelegt, weshalb die SP die Kosten von 2 Milliarden Franken für den Kuchen Stadttunnel als zu hoch erachtet und den Stadttunnel verschmäht. Sollten wir mit unserem Antrag auf Verzicht auf diesen Kuchen aber keine Mehrheit finden, so wollen wir ihm wenigstens die penetrante Bitterkeit nehmen und ihn ein kleines bisschen versüssen.

Den Antrag 40b von Willy Germann sehen wir eher als eine Art Puderzucker, um den verbrannten Kuchen optisch etwas zu verschönern. Wenn schon ein Stadttunnel, welcher im Raum Hauptbahnhof Zürich massive Tunnelbauarbeiten auslösen wird, dann sollen mit diesen Bauarbeiten die Synergien genutzt werden, um im Bereich Hauptbahnhof zeitgleich eine unterirdische Tramlinienführung hindurchführen zu können. Wer die Verkehrssituation um den Zürcher Hauptbahnhof kennt, weiss, dass in Spitzenzeiten nicht mehr Tramlinien um den Bahnhof geführt werden können. Und doch sind Pläne für weitere Tramlinien und eine Fahrplanverdichtung vorhanden. Die Kreuzungen mit dem überirdischen Fussweg und auch mit dem Strassennetz führen dazu, dass ständig Staus auf allen Verkehrsträgern und -wegen entstehen. Eine mindestens teilweise Entflechtung dieser Verkehrssysteme würde also allen Verkehrsteilnehmenden zugute kommen.

Ein Teil der SP wird darum dem Antrag 40b von Willy Germann zustimmen. Ein anderer Teil unserer Fraktion hält aber die ziemlich unerwartet aufgestellte Forderung für zu wenig abgeklärt. Insbesondere bestehen Bedenken bezüglich der nötigen Rampen und des allenfalls beeinträchtigten Grundwasserflusses. Weil ein Teil der Fraktion solche Fragen für ÖV wie auch für Strassenbauvorhaben andernorts stets abgeklärt haben will, bevor wir einen Richtplaneintrag gutheissen, wird ein Teil der Fraktion diesen Antrag nicht unterstützen. Für uns ist der Richtplan nicht bloss eine Strichesammlung. Wir erkennen im

Richtplan Festlegungen mit grosser Vorwirkung, insbesondere auf die Gemeindeentwicklungen. Darum sollen aus Sicht der SP nur Objekte Aufnahme finden, die seriös abgeklärt sind. Hier gehen wir mit Rolf Walther einig, der sagt, so etwas hätte in einer Kommission seriös bearbeitet und abgeklärt werden müssen.

Die SP empfiehlt daher Stimmfreigabe. Ein Teil wird den Antrag unterstützen, ein Teil wird aber dem Antrag die Unterstützung verwehren. Das Anliegen an sich aber stösst bei uns auf keinen Widerstand. Sollte die Forderung in einem Postulat erhoben werden, würden wir dieses sicher unterstützen. So wird ein Teil der Fraktion die unbekannte Nahrungsmittelergänzung 40b schlucken und den Puderzucker über den verbrannten Kuchen streuen. Insgesamt bitte ich aber darum, den Stadttunnel überhaupt zu streichen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die EVP-Fraktion ist in der Mehrheit gegen den Stadttunnel. Wir werden das noch begründen. Nun geht es aber darum – es ist anzunehmen, dass wohl eine Mehrheit dem Stadttunnel zustimmen wird –, dass wir den Schuh hineinhalten und diesen Minderheitsantrag von Willy Germann unterstützen und die Möglichkeit für diese Tramlinie schaffen. Wir werden darum dem Antrag zustimmen.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Lieber Willy Germann, bringen Sie doch bitte Anträge, die Hand und Fuss haben. Nur so kann man Sie ernst nehmen. Sie wissen genau, dass im Raum Hauptbahnhof unter dem Boden alles belegt ist und wir dort die vier Spuren für den Stadttunnel haben. Es kann nicht sein, dass man den Stadttunnel im Bereich des Hauptbahnhofs von vier auf zwei Spuren reduziert. Es ist widersinnig, wenn Sie auch in Zukunft solche Anträge bringen.

Ich bitte Sie, solche Anträge zu unterlassen. Das sind reine Profilierungsübungen.

Willy Germann (CVP, Winterthur), spricht zum zweiten Mal: Lieber Adrian Bergmann, dieser Antrag hat Hand und Fuss. Sie waren in der Kommission, als genau dieses Problem angetippt worden ist. Das VBZ-Linienproblem löst es nicht. Wir müssen den Fuss zwischen Tür und Angel setzen.

Gabi Petri, die Rosengartenstrasse ist tatsächlich im Puderzucker-Minderheitsantrag enthalten. Das Problem Hauptbahnhof wird im Liniennkonzept überhaupt nicht gelöst. Es ist eine Illusion, dieser Verkehr könne weiter aussen abgenommen werden. Es ist der Fernverkehr, der vor allem in Spitzenstunden eher auf den Bahnhof trifft. Der ÖV in Zürich würde ohne diese Tramtangente an diesem neuralgischen Punkt, dem schlimmsten Tramengpass im Kanton Zürich, gegenüber dem MIV diskriminiert. Es ist schon ein bisschen seltsam, dass man da von Tram-Hysterie spricht, bei einem Problem, das heute schon augenfällig ist. Es gibt doch dort Probleme.

Rolf Walther, Sie werden nicht behaupten wollen, dass die Durchmesserlinie nicht noch mehr Frequenzen bringen wird. Wie wollen Sie denn das Problem lösen? Ich habe bis jetzt keine andere Lösung gefunden. Die Machbarkeit wird mit dem Antrag verlangt. Das ist ganz klar. Ich kann noch nicht im Detail sagen, was das betrifft.

Ich stehe dazu, dass zwei Autostreifen geopfert werden. Das können wir in Kauf nehmen. Das müssen wir, wenn wir die Worte der FDP hören, die gesagt hat, Engpässe müssen behoben werden. Das ist ein Engpass. Chancen müsse man eröffnen. Das ist eine Chance, die Verkehrsträger nicht gegeneinander auszuspielen. Wir wollen ein annehmlisches Miteinander hier.

Bitte stimmen Sie dem Antrag zu, auch als Signal an den Bund. Ich glaube, der Bund ist flexibler als gewisse Stimmen, die wir da gehört haben, die alles oder nichts haben wollen. Gabi Petri, der Tunnel steht. Eine Tramtangente präjudiziert eigentlich gar keinen Stadttunnel.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich möchte keine Stellungnahme zum Stadttunnel abgeben. Ich rufe Ihnen in Erinnerung, dass wir 2005 im Rahmen der Grundsätze ZVV die Stadt mit den VBZ beauftragt haben, eine Liniennetzüberprüfung zu machen für das ganze Tramsystem in der Stadt Zürich. Seit Herbst 2006 liegt diese Studie vom Büro Infras vor. Es wurde ganz klar und deutlich gesagt, dass Tangentialverbindungen Priorität haben und dass man da etwas machen muss. Es wurde ganz klar und deutlich gesagt, dass der Knoten Hauptbahnhof problematisch ist, dass man hier Massnahmen machen muss, damit der öffentliche Verkehr durch den Knoten Hauptbahnhof gehen kann. Erste Schritte im Rahmen von Taktminimierungen oder -absetzungen hat man gemacht.

Jetzt liegt aber ein Antrag vor, dass man ein Tram durch diesen Stadttunnel legen soll. Grundsätzlich müssen wir uns überhaupt fragen, ob Tramlinienführungen in einem Verkehrsrichtplan Platz haben. Wir werden im Rahmen der Beratungen des öffentlichen Personenverkehrs wiederum auf dieses Thema zurückkommen. Die erste Frage ist, ob es nötig ist, dass man einen solchen Eintrag machen soll. Es gibt da auch bei den Experten unterschiedliche Meinungen. Wir haben den Antrag leider nicht in der KEVU geprüft, deshalb kann ich auch keine KEVU-Meinung abgeben. Ich habe gestern aber mit Personen, die eine Studie – es gibt eine Vorstudie über diese Thematik – gemacht haben, kurz telefoniert. Es wird als ganz problematisch angesehen, ob dies technisch überhaupt möglich ist. Es ist unklar, ob der Abstieg in den Tunnel auf der Seite des Landesmuseums und die Auffahrt in Richtung Sihlpost mit den konventionellen Trams, die zurzeit auf dem Tramliniennetz Zürich fahren, überwunden werden können. Ein zentraler Punkt, den wir in Erwägung ziehen müssen, ist, was dies im städtebaulichen Sinn heisst. Können wir erlauben, dass wir sozusagen mit dem Tram abtauchen und anderswo wieder auftauchen auf so einer kurzen Strecke? Wäre es nicht sinnvoller, wirklich wieder einmal über eine U-Bahn zu sprechen?

Ich kann keine Empfehlung der KEVU abgeben, da wir den Antrag nicht in der KEVU beraten haben. Ich möchte auch keine Stellungnahme zum Stadttunnel abgeben.

Ueli Keller (SP, Zürich): Eine besondere Schwäche dieser Richtplanung ist die Darstellung in der Karte, die nur zweidimensional wiedergibt, was in der Wirklichkeit passiert. Wir haben im Raum dann tatsächlich drei Dimensionen. Wenn ich richtig verstanden habe, was Sie mit dem Stadttunnel beabsichtigen, dann geht es offenbar darum, möglichst schnell möglichst viel Transitverkehr durch die Stadt Zürich zu leiten und von der Westumfahrung abzuziehen, weil der offenbar nicht aussen herum kann, sondern möglichst rasch ins Glatttal soll. Wenn man so einen Tunnel baut, dann bin ich der Meinung, dass man ihn bautechnisch wesentlich einfacher macht, wenn man ihn tiefer legt und in der Süsswassermelasse durchbohrt als sich neben dem Sihlufer und im Grundwasser nasse Füsse zu holen und ohnehin noch ein paar Probleme hat wegen der bestehenden Hochstrasse. Insofern ist es nicht gesagt, dass das bestehende Loch unter dem Hauptbahnhof überhaupt für diesen Tunnel benötigt wird. Deshalb spricht nichts dagegen, das auch für das Tram frei zu halten.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Kurz dazu, das Strassenbauprogramm mit dem Antrag zu koordinieren: Willy Germann hat nochmals betont, wie wichtig die Signale nach Bern seien. Da stimme ich mit ihm überein. Ich habe sie eingangs zu dieser Debatte betont. Es ist ganz wichtig, welche Signale von Zürich gesendet werden. Im Zusammenhang mit dem Stadttunnel hat dies der Regierungsrat bereits Ende 2005 vorweggenommen und hat den Stadttunnel beim Bundesrat beantragt. Er hat dies auch klar mit Grundlagen unterlegt. Wir konnten in der Kommission zur Kenntnis nehmen, dass diese Variante am 26. April 2006 bereits im Sinne einer Vororientierung in den Sachplan des Bundes Eingang gefunden hat – eine wichtige Hürde, um das weiterzuverfolgen. Es wäre wirklich falsch, wenn plötzlich als Projektteil Tramschienen auf einer dieser Tunnelröhren verlegt würden. Das wären dann wirklich falsche Signale nach Bern.

Darum ersuche ich Sie, den Antrag abzulehnen und dem Stadttunnel in der Form, wie wir ihn in der Vorlage beantragen, zuzustimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 55 Stimmen, den Antrag 40b abzulehnen.

Antrag 40a Christoph Holenstein

Neubau von 4-streifigem Tunnel (abzustimmen mit Grundwasserschutz) mit unterirdischem Halbanschluss in den tiefergelegten Sihlquai (Nr. 6), keine zusätzlichen Anschlüsse an das oberirdische Strassennetz, Halbanschluss Sihlhölzli als solchen behalten, Abbruch Sihlhochstrasse, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik (vgl. Pt. 4.4.2)

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Beim Anschluss Sihlhölzli – ein wichtiger Anschluss, der beim Stadttunnel-Projekt noch eingezeichnet ist – sind gemäss Projekt, wie es im April 2005 der Öffentlichkeit präsentiert worden ist, Ein- und Ausfahrten sowohl von Norden her als auch Ein- und Ausfahrten von Süden her vorgesehen, insgesamt vier Übergänge ins städtische Strassennetz. Dies bedeutet, dass der gesamte Verkehr für die Zürcher Innenstadt nicht nur von Süden her, sondern neu auch von Bern und Basel her via Westast Stadttunnel und aus der Ostschweiz via Stadttunnel im Sihlhölzli geballt in einem Gebiet

an die Oberfläche käme. Das Nachsehen haben die dortige Wohnbevölkerung und die Bevölkerung in der Innenstadt von Zürich. Das städtische Strassennetz kann diesen zusätzlichen Verkehr gar nicht aufnehmen. Die Staubildung wäre die Konsequenz. Auch die Gefahr, dass viel zusätzlicher Zielverkehr im Zentrum Zürichs angezogen wird, ist gegeben. Eine solche Nutzung des Anschlusses Sihlhölzli steht ausserdem im krassen Widerspruch zu der beabsichtigten Sihlufearaufwertung und auch zum Abbruch der Sihlhochstrasse.

Deshalb der Antrag, dass auf den Vollanschluss Sihlhölzli zu verzichten und maximal ein Halbanschluss Sihlhölzli beizubehalten sei.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Dieser Antrag macht Sinn. Die SVP unterstützt ihn.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 139 : 0 Stimmen, dem Antrag 40a zuzustimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 75 Stimmen, den Minderheitsantrag 39 abzulehnen.

Eventualminderheitsantrag 40 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:

Wird der Stadttunnel eingetragen, so ist der Realisierungshorizont langfristig anzusetzen.

Antrag 40c Regierungsrätin Ursula Gut

Neubau von 4-streifigem Tunnel (abzustimmen mit Grundwasserschutz) mit unterirdischem Halbanschluss in den tiefergelegten Sihlquai (Nr. 6), keine zusätzlichen Anschlüsse an das oberirdische Strassennetz, Halbanschluss Sihlhölzli als solchen behalten, Abbruch Sihlhochstrasse, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik (vgl. Pt. 4.4.2); in Koordination mit Glatttalautobahn (Nr. 27). Realisierungshorizont: mittelfristig

Monika Spring (SP, Zürich): Nach 50 Jahren projektieren und umprojektieren und Projektierungspause haben wir ein Projekt, das zahlreiche ungelöste Fragezeichen beinhaltet. Die Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr, das Ausmass der Verkehrszunahme und die Immissionen sind nicht abgeklärt. Dazu kommt – das ist ein weiteres Problem, das Sie unbedingt bedenken müssen –, dass in der Baudirektion und in der Volkswirtschaftsdirektion bekanntlich sehr viele personelle Wechsel stattgefunden haben, insbesondere auch in der Abteilung Tiefbauamt. Wir wissen, dass kürzlich auch noch der in die Volkswirtschaftsdirektion hinübergewechselte Thomas Kieliger kurzfristig weggegangen ist. Die massgebenden Leute, die an der Projektierung beteiligt waren – übrigens auch sein Vorgänger Andreas Hurter ist weg –, sind alle verschwunden. Das Projekt ist daher wirklich auf einer schlechten personellen Grundlage abgestützt. Auch die Zusammenarbeit zwischen Baudirektion und Volkswirtschaftsdirektion ist überhaupt noch nicht eingespielt, auch wenn kürzlich mit einer Medienmitteilung dieser Anschein erweckt worden ist.

Ausserdem haben wir heute erlebt, dass weitere Anträge eingereicht worden sind. Die ganze Finanzierung ist noch nicht geklärt. Auf jeden Fall wird der Bund dieses Projekt sicher nicht kurzfristig finanzieren. Ich weiss nicht, auf welche internen Mitteilungen Sie sich da abstützen, wenn Sie behaupten, der Bund werde solche Zeichen aus Zürich positiv beurteilen. Es wird wieder einen Anti-Zürich-Reflex geben, wenn Sie in diesem Mass teure Projekte in Bern für die Stadt Zürich verlangen.

Noch eine Bemerkung zum Antrag 40c von Regierungsrätin Ursula Gut, zur Mittelfristigkeit: Diesen können wir unterstützen. Es ist immer noch besser mittel- als kurzfristig. Dass Sie das aber noch mit der Koordination der Glatttalautobahn verknüpfen wollen, das geht unserer Ansicht nach nicht. Die Glatttalautobahn ist erst weiter hinten traktandiert. Wir können nicht bereits über einen Antrag abstimmen, der erst später eingeplant ist.

Regierungsrätin Ursula Gut: Vorerst noch eine Bemerkung zu Monika Spring: Die Schnittstellen zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion sind klar definiert. Sie können sie im Internet studieren.

Der Regierungsrat hat Ihnen mit der Vorlage 4222 die Aufnahme des Stadttunnels in den kantonalen Richtplan beantragt. Angesichts der Komplexität des Vorhabens und wegen der betrieblichen Abhängig-

keit von der Glatttalautobahn ist der nun von der Kommission in «kurzfristig» abgeänderte Realisierungshorizont aber nicht realistisch. Eine solche Festlegung im kantonalen Richtplan würde lediglich falsche Erwartungen wecken und die Glaubwürdigkeit des Kantons Zürich wäre in Frage gestellt. Voraussetzung für die Verknüpfung des Zürcher Stadttunnels mit der A1 im Raum Dübendorf-Neuguet ist die vorgängige Entlastung der A1 durch die geplante Glatttalautobahn. Diese Abhängigkeit verunmöglicht eine sofortige Realisierung des Stadttunnels.

Ich beantrage Ihnen daher, den Realisierungshorizont in Übereinstimmung mit der regierungsrätlichen Vorlage als mittelfristig festzulegen und zur Verdeutlichung in der Spalte Vorhaben einen entsprechenden Koordinationshinweis aufzunehmen «in Koordination mit Glatttalautobahn».

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Ich möchte etwas zum Realisierungshorizont sagen. Bei der Vorbereitung der Debatte bin ich auf ein Votum gestossen von einer Präsentation von Stadtrat Martin Waser. Man kann, ohne irgendwelche Probleme zu verursachen, den Horizont auch langfristig setzen. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich hat eine schöne Projektreihenfolge aufgestellt, die ganz klar ist: erstens die Sanierung der Hardbrücke mit dem Tram Zürich-West, die Neugestaltung der Hardstrasse, zweitens die Einhausung Schwamendingen, drittens die S-Bahn-Vision, viertens der Waidhaldetunnel, den Rückbau der Rosengarten- und der Bucheggstrasse, fünftens der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse mit der Verlängerung der Tramlinie 8 und Bau der Tramlinie 1 und an sechster Stelle kommt dann der Stadttunnel. Wenn man das so tut, könnte man auch mit dem Stadttunnel leben.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Der Rat hat sich schon mehrmals dafür ausgesprochen, den Stadttunnel kurzfristig in allerhöchster Priorität zu realisieren. Auch in der Kommission kamen wir zu diesem Schluss. Unsere Fraktion hält an der Kurzfristigkeit fest. Das ist aber kein Votum gegen die Glatttalautobahn.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB: Ich teile Ihnen aus Sicht der Kommission mit, dass in der regierungsrätlichen Vorlage ursprünglich war, dass kurz- und mittelfristig innerhalb 25 Jahren realisiert werden soll. Das hatte dann die Kommission nochmals eingiebig

diskutiert und wollte Klarheit, was denn wirklich unter «kurzfristig» zu verstehen ist. Da wurde diskutiert von 5 bis 15 Jahren. Daher kam, dass wir eine Fristigkeit eher an der oberen Grenze vorgaben für kurzfristige Objekte, also bis und mit 10 Jahre als kurzfristig, dass wirklich auch weitere Abklärungen gemacht werden können. Diesbezüglich sind wir mit dem Schwung, der auch in Bern erreicht worden ist, im Eintrag Sachplan Verkehr mit der Vororientierung der Meinung, dass wir mit diesem Schritt richtig liegen.

Wir bitten Sie im Namen der Mehrheit, den Antrag abzulehnen.

Monika Spring (SP, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Regierungsrätin Ursula Gut, ich gehe mit Ihnen einig, dass natürlich die Koordination mit den Verkehrsproblemen im Raum Zürich-Nord wirklich dringlich ist und dass diese Probleme dort zuerst gelöst werden müssen und dass man wissen muss, wie das dann dort oben einmal endet, wenn irgendwann einmal mit dem Bau des Stadttunnels begonnen wird.

Daher zeigt sich doch ganz klar, wie blödsinnig Ihr Antrag auf Kurzfristigkeit ist! Genau wegen solcher Probleme. Daher beantragen wir Ihnen, unserem Antrag auf Langfristigkeit zuzustimmen. Ich bin einverstanden, dass man diese mittelfristig abstimmt. Ich mache darauf aufmerksam, dass wir die verschiedenen Anträge zur Glatttalautobahn erst ab Nummer 73 diskutieren.

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag 40c mit 92 : 71 Stimmen zu.

Abstimmung

Der Antrag 40c wird dem Antrag der Kommission für Planung und Bau gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 73 Stimmen, den Antrag 40c abzulehnen.

Objekt 2b, «Seetunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau–Anschluss Dübendorf-Neuguet»

Minderheitsantrag 41 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

Das Objekt 2b, «Seetunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau–Anschluss Dübendorf-Neuguet», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 2500 Mio. Franken)

Roland Munz (SP, Zürich): Verkehr ist wie Essen, wir haben das hier drin schon öfters erfahren dürfen. Verkehr ist Nahrung für Arbeit, Freizeitgestaltung und soziales Leben. Wie beim Essen ist es aber so, dass man sich am Verkehr auch überfressen kann, dass man sich ungesund ernähren kann oder dass das, was man konsumiert, nicht nachhaltig hergestellt wird. Der Seetunnel ist eine Planungsleiche aus den Siebzigerjahren. Er ist zwar als Teil des Zürcher Umfahrungsringes konzipiert worden, er entlastet aber tatsächlich gar nicht. Er bringt im Gegenteil zusätzlichen Verkehr in die Anschlussquartiere und in die Nachbargemeinden. Der Bau des Seetunnels wäre eine milliardenteure Fortsetzung des Verkehrsproblems. Wird an der Stadtgrenze zu Dübendorf der Seetunnel wie vorgesehen angeschlossen, so wird das Gebiet Hirzenbach–Dübendorf–Wallisellen ein massives Verkehrsproblem bekommen. Schon heute ist das Gebiet beim Neuguet in Spitzenzeiten überlastet. Wenn Stadt- wie auch Seetunnel vorsehen, den Verkehr, der heute in der Allmend von Süden her nach Zürich strömt, direkt durch Zürich, weiter unter Zürich durch ins Neuguet zu leiten, dann müssen wir wissen, dass dort der Verkehrskollaps vorprogrammiert ist. Die bestehenden gut ausgelasteten Strassen können nicht noch den Verkehr einer weiteren Autobahn aufnehmen. Über das hinaus besteht die Option für den Anschluss des Seetunnels an den Wehrenbachtobel-Tunnel, welcher das rechte Seeufer und die Region Pfannenstiel anbinden würde; eine Anbindung, welche wiederum Mehrverkehr auf die Anschlüsse Brunau und Neuguet bringen würde, der ebenfalls nicht aufgenommen werden kann. Wir haben das schon beim Stadttunnel gehört.

Zusammen mit der geplanten Oberlandautobahn wird dann auch das heute schon überlastete Brüttiseller-Kreuz kollabieren, und der Verkehr wird sich durch die angrenzenden Dörfer und Städte, insbesondere durch Dübendorf wälzen. Der Endpunkt Neuguet zieht auch aus dem Glatttal, dem Zürcher Oberland und der Ostschweiz zusätzlichen Verkehr an. Mit all diesem Mehrverkehr werden die Bemühungen zur

Verminderung der Belastungen durch den MIV sabotiert. Damit werden Anstrengungen zur Verlagerung des Verkehrs auf S-Bahn und Glattalbahn torpediert. Damit ist das, was wir vermeintlich als Nahrungsmittel betrachten, als giftig entlarvt. Vor einem Verzehr wird dringend gewarnt! Im Synthesebericht zu den Varianten zum Stadttunnel aus dem Jahr 2002 steht auch ausdrücklich: «Alle Projektvarianten haben insgesamt negative Auswirkungen auf die Umwelt. Der möglicherweise zu erwartende geringe positive Saldo bezüglich Lärm-entlastung wird durch die Anschlussprobleme und die negative Bilanz im Bereich der Schadstoffe, des Energieverbrauchs und des CO₂-Ausstosses deutlich überschattet. Zu diesem unerfreulichen Ergebnis tragen die Varianten mit den meisten Anschlüssen und den grössten Zunahmen an Verkehrsleistung am meisten bei. Dies ist der Seetunnel.» Das sagt nicht ein öko-fundamentalistisches Pamphlet, das sagt die vom Kantonalen Tiefbauamt in Auftrag gegebene Studie. Leider sehen wir auch heute wenig Grund, die Richtigkeit dieser Studie anzuzweifeln, im Gegenteil. Heute liegen uns zusätzlich die Erfahrungen beispielsweise von A3- und A4-Ausbauten vor. Wir wissen es, an beiden Orten ist es insgesamt in der Region betrachtet, zu deutlich mehr Verkehr zwischen 15 und 35 Prozent gekommen.

Wer viel vom Gesetz von Angebot und Nachfrage versteht, oder selbst Leute, die nur ganz wenig davon verstehen und sicher auch die bürgerliche Ratsseite werden erkennen, dass neue Strassen attraktive Verbindungen sind, wo man sich nicht wundern darf, wenn sie genutzt, also befahren werden. Verlagert sich ein Teil des Verkehrs von einer Hauptstrasse auf eine Autobahn, dann wird Raum frei auf der Hauptstrasse, wodurch diese ebenfalls attraktiver, also wiederum genutzt wird, jedenfalls solange, bis der freie Raum einige Jahre später wieder besetzt ist. Dann beginnt das Ganze von vorne und die Umfahrung der Umfahrung muss geplant werden und deren Umfahrung einige Jahre später ebenfalls. Der Seetunnelbrei ist also auch nicht nachhaltig produziert. In Erkenntnis, dass sich diese Tunnels gar nicht anschliessen lassen im Neuguet, im Wissen, dass mögliche Entlastungen auf dem untergeordneten Strassennetz innert weniger Jahre wieder vom Mehrverkehr kassiert werden und in der Überzeugung, dass die mit der Eröffnung der Westumfahrung dann vorhandenen Kapazitäten ausreichen werden, würde der Kanton endlich eine nachhaltige Verkehrspolitik, basierend auf den drei Säulen «vermindern, verlagern und verbessern» umsetzen.

In Erkenntnis dessen beantrage ich Ihnen, den unmöglichen und unsinnigen Seetunnel aus dem Richtplan zu streichen, dies umso mehr, als dass wir jetzt dessen übergeordnete Hauptvariante, den Stadttunnel, im Richtplan belassen haben. Ich danke Ihnen für die Streichung dieses Objekts.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Der Seetunnel ist eigentlich nur eine Rückfallposition, falls der Stadttunnel zum Beispiel beim Grundwasserschutz Probleme aufwerfen sollte. Offenbar trauen die Planer ihrer Unterkellerung der Stadt selber nicht so ganz. Auch gibt man selber zu, dass dieses Loch mit mindestens 2,5 Milliarden Franken sehr teuer würde, nur, wie immer: richten soll es der Bund. Über solche Zahlen soll man sich offenbar nicht aufregen.

Mit unserer Kleinpartei im Kreis Zürich 8 kämpfen wir schon seit 20 Jahren gegen diesen verkehrsplanerischen Irrläufer Seetunnel. Wir haben Unterschriften für eine Petition gesammelt. So einfach haben wir nur bei der Kinderbetreuungs-Initiative gesammelt. Alle, egal welche politischen Interessen die Leute vertreten, haben unterschrieben. Für einen Seetunnel, insbesondere mit einem Anschluss Tiefenbrunnen, besteht schlicht und einfach keine Akzeptanz. Das bedeutet nur noch mehr Verkehr in den Quartieren. Das würde heissen, die Goldküste besucht die Pfnüselküste oder wahrscheinlich eher umgekehrt, die Pfnüselküste besucht die Goldküste. Der grosse Landverbrauch für eine Ein- und Ausfahrt würde das Zürichhorn in zwei Teile spalten. Findige Planer würden dann wahrscheinlich lustige Fussgängerbrücken über die Hochleistungsstrasse bauen. Ich habe nichts und nirgends etwas gelesen über die Lösung der Abluftthematik. Da lässt man uns im Trüben fischen. Realistischerweise müssen wir uns wohl Kamine im See vorstellen. Es kann nicht sein, dass auch nur der Hauch einer Tunnelvariante mit einem Anschluss in ein städtisches Quartier in diesem Richtplan eingetragen wird. Die Mehrbelastung durch den Individualverkehr und nicht zu vergessen auch die Belastung durch 20 Jahre intensive Bautätigkeit können der Stadt und insbesondere dem Seefeld nicht zugemutet werden.

Ich bitte Sie, diesen Strich im Richtplan sofort zu streichen.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Bei diesem Antrag kann ich mich sehr kurz halten. Es treffen exakt die gleichen Argumente zu wie beim Minderheitsantrag 39, einfach noch ein bisschen in ausgeprägterer Form. Mit dem Seetunnel würde der Norden von Zürich, unsere Ag-

glomerationen im Verkehr versinken: das Brüttiseller-Kreuz, der Anschluss in Dübendorf mit dem Neuguet et cetera. Der einzige Unterschied besteht darin, dass für diesen Unsinn die Kosten noch exorbitant höher wären.

In diesem Sinn stimmen wir dem Minderheitsantrag zu. Ich hoffe, dass Sie wenigstens diesen Unsinn aus der Karte streichen.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Wir wollen ganz klar den Ringschluss um die Stadt Zürich. In diesem Sinn heisst das entweder Stadttunnel oder Seetunnel. Der Seetunnel ist eine Rückfallposition, falls es mit dem Stadttunnel irgendwo noch Schwierigkeiten geben sollte, dass wir allenfalls den Seetunnel noch in der Hand haben.

Wir halten am Eintrag des Seetunnels fest.

Roland Munz (SP, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Bezüglich der Rückfallpositionen im Richtplan würde mich interessieren, ob wir dann noch neue Anträge erwarten dürfen, welche zu sämtlichen denkbaren und jetzt enthaltenen Objekten noch Rückfallpositionen und Rückfallpositionen der Rückfallpositionen eintragen wollen. Wir waren nicht für den Stadttunnel, schlucken aber, dass er jetzt eingetragen ist. Wir denken aber, dass es keine vorsorglichen Eintragungen von Rückfallpositionen braucht.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Roland Munz, uns aus dem Limmattal ist es wichtig, dass wir sicher sind, dass der Ringschluss um Zürich zu Stande kommt, sonst reicht auch der Gubristausbau, der beschlossen ist und kommen wird, nicht. Wenn wir Ihnen jetzt eine Stunde lang zugehört haben, was Sie zum Stadttunnel alles für Vorbehalte, Varianten und Hemmnisse vorgetragen haben, dann ist es sehr wohl richtig in diesem Fall, wenn wir auch den Rechtsweg in Betracht ziehen müssen, der während der Detailplanung erfolgen wird, eine Rückfallposition in diesem Sinn zu haben.

Ich bitte Sie ganz klar, die Rückfallposition im Richtplan zu behalten.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 82, den Minderheitsantrag 41 abzulehnen.

Objekt 3, «Adlisbergtunnel, Anschluss Zürich-Tiefenbrunnen–Unterirdische Verzweigung Zürichberg»

Minderheitsantrag 42 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

Das Objekt 3, «Adlisbergtunnel, Anschluss Zürich-Tiefenbrunnen–Unterirdische Verzweigung Zürichberg», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 800 Mio. Franken)

Roland Munz (SP, Zürich): Zürich-Nord ist die am schnellsten wachsende Region der Schweiz. Heute zählt sie rund 200'000 Einwohnerinnen und Einwohner und hat rund 150'000 Arbeitsplätze. Falls Zürich-Nord als politische Einheit gelten würde, wäre sie die zweitgrösste Schweizer Stadt. Sie wird weiter wachsen. Die Prognosen der Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU für das Jahr 2025 rechnen mit einem bis zu 40-prozentigen Wachstum. Verantwortlich für diese überdurchschnittliche Entwicklung ist vor allem die verkehrstechnische Lage zwischen der Innenstadt von Zürich, dem Wirtschaftszentrum der Schweiz, und dem grössten Flughafen der Schweiz in Zürich-Kloten. Zürich-Nord hat sich im Grossraum Zürich zu einer Nebenstadt entwickelt, die selber eigentlich kein eigenes Zentrum aufweist. Es gibt aber verschiedenste Einrichtungen, die für den Grossraum Zürich zentrale Funktionen erfüllen. Neben dem Flughafen sind dies vor allem Einkaufszentren und Fachmärkte. Alle diese Einrichtungen sind durch einen grossen Publikumsverkehr gekennzeichnet. In Zürich-Nord findet ein eigentlicher Boom statt. Auf die Erweiterung des Flughafens folgt die Entwicklung immer neuer Bürokomplexe und Wohngebiete: das Zentrum Zürich-Nord in Neu-Oerlikon, das Oberhauserriet in Opfikon-Glattbrugg, der Bereich Leutschenbach hinter dem Fernsehstudio, wo auch die Glattalbahn durchfährt. Bald sollen weitere Regionen dazu stossen. Ich denke nur an die Neuplanung des Flugplatzareals in Dübendorf. Die Belastung des Verkehrsnetzes nimmt immer zu. Prognosen bis zu 40 Prozent mehr Einwohnerinnen und Einwohner und 40 Prozent mehr Arbeitsplätze bringen auch gewaltigen Mehrverkehr. Diesen Prognosen aber mit immer neuen Strassen zu begegnen, ist nicht nachhaltig und gefährdet die Lebensqualität in Zürich-Nord. Umso wichtiger ist darum der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes beispielsweise der Glattalbahn. Die erste Etappe durften wir kürzlich in Empfang nehmen.

Mit Adlisberg und Wehrenbachtobel-Tunnel aber, welche das rechte Seeufer und die Region Pfannenstiel anbinden würden, sind zwei direkte Verkehrsachsen von und nach dem Glatttal vorgesehen; Achsen, deren Mehrverkehr, der nicht umweltverträglich aufgenommen werden kann, das Glatttal massiv beeinträchtigen würden. Damit werden die Bemühungen zur Verminderung der Belastungen durch den MIV sabotiert. Damit werden die Anstrengungen zur Verlagerung des Verkehrs auf S-Bahn und Glattalbahn torpediert.

Ich bitte Sie darum dringend, den Adlisbergtunnel nicht vorzusehen und damit nicht neue Regionen direkt auf den bereits überlasteten Knoten Neuguet und damit ins Glatttal zu lenken.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Der Bezirk Meilen ist der einzige Bezirk im Kanton Zürich, der über keinen HLS-Anschluss verfügt. Um auf eine HLS zu gelangen, sind die Strassenbenützer vom Pfannenstiel heute gezwungen, über das Bellevue oder die Forchstrasse quer durch die Stadt Zürich oder über Uster und Fällanden zu fahren, um auf die Oberlandautobahn oder die A1 zu gelangen. Im unteren Bezirksteil haben die betroffenen Gemeinden auf die einstmals geplante Höhenstrasse zu Gunsten des Doppelspurausbaus verzichtet. Dieser Verzicht ist endgültig. Der Doppelspurausbau bis Herrliberg ist gegenwärtig Realität. Wir müssen im Kanton Zürich eine Verkehrspolitik durchführen, die allen Bezirken und Regionen gerecht wird.

Deshalb halten wir an diesem Eintrag fest.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Das ist immer nett, wenn jemand uns erzählt, wie gerecht die Stadt Zürich behandelt werden muss. Es gilt hier wieder dasselbe wie für den Anschluss Tiefenbrunnen. Es ist krank zu glauben, wir müssten noch mehr Anschlüsse mitten in die Stadt führen und noch mehr Autos schlucken in dieser Stadt. Was mich dann doch ziemlich «hässig» macht, ist, wenn Willy Haderer hinsteht und uns erklärt, was wir brauchen und was nötig ist für die Stadt Zürich. Ich erinnere mich an Willy Haderer, wie er halb weinend da stand, als der Baregg Tunnel aufging und sich der Verkehr ins Limattal ergoss. Meine Güte, war das tragisch.

Jedermann hat es gewusst, je mehr Löcher, je mehr Strassen. Darum stehen wir hier und stimmen dem Antrag zu und lehnen den Eintrag ab.

Ueli Keller (SP, Zürich): Dass der Bezirk Meilen keinen Autobahnanschluss hat, hat damit zu tun, dass der Bezirk Meilen sich seinerzeit stark gemacht hat in der Ablehnung der Pfannenstiel-Autobahn. Das kann ich sehr gut nachvollziehen, weil es wirklich ein Jammer wäre, die schöne Wohnlage dort mit einer Autobahn zu beeinträchtigen. Es kann aber nicht sein, dass Sie meinen, das Problem lösen zu können, in dem Sie sich schadlos halten an der Stadt Zürich und da einen Anschluss planen.

Ich möchte aber das Problem noch ein bisschen grundsätzlicher diskutieren, das wir hier beobachten können. Normalerweise zeigen sich bürgerliche Politikerinnen und Politiker ausgesprochen skeptisch gegenüber Richtplanung. Sie neigen dazu, Richtplanung abzuqualifizieren als Planwirtschaft sowjetischer Herkunft. Seit dem Untergang des real existierenden Sozialismus ist allerdings festzustellen, dass es eine Wende zu beobachten gibt. Neuerdings neigen bürgerliche Politikerinnen und Politiker dazu, den Richtplan zu verwechseln mit einem sowjetischen Fünfjahresplan, den es möglichst ehrgeizig zu erfüllen gilt, nach Möglichkeit das Plansoll mehr als zu erfüllen. Es gebührt ihnen gewiss, dass sie mit dem goldenen Orden der Helden der Arbeit ausgezeichnet werden. Mit Wirklichkeitswahrnehmung haben sie so viel zu tun wie die «Prawda» (*Zeitungstitel; russ. Wahrheit*) seinerzeit mit der Wahrheit. Der Realitätsverlust hat gewaltige Dimensionen angenommen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 73 Stimmen, den Minderheitsantrag 42 abzulehnen.

Objekt 4, «A52, Wehrenbachtobel tunnel, Anschluss Zürich-Burgwies–Anschluss Waltikon»

Minderheitsantrag 43 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

Das Objekt 4, «A52, Wehrenbachtobel tunnel, Anschluss Zürich-Burgwies–Anschluss Waltikon», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 200 Mio. Franken)

Roland Munz (SP, Zürich): Die Diskussionen um die vorangegangenen Anträge und die Tunnels kommen mir etwa so vor, wie wenn ein kleines Kind sich die Augen zuhält und sagt, man sehe es nicht mehr.

Verkehr verschwindet nicht einfach, bloss weil er in Tunnels versteckt wird. Verkehr kommt irgendwo wieder ans Tageslicht. So ist es auch beim Objekt Wehrenbachtobel-Tunnel. Die direkte Anbindung der Region Pfannenstiel an Stadt- oder Seetunnel löst kein Verkehrsproblem. Es versteckt es bloss für die Dauer, da der Verkehr im Tunnel ist. Der Wehrenbachtobel-Tunnel aber bringt nicht nur Mehrverkehr aus der Region Pfannenstiel, auch die überlasteten Knoten Brunau und Neuguet bringen mehr Verkehr in die Region Pfannenstiel. Mit gutem Grund wurde damals die Pfannenstiel-Autobahn abgelehnt. Mit gutem Grund und denselben Argumenten dürfen wir heute auch den Wehrenbachtobel-Tunnel den Wehrenbach hinablassen.

Ich danke Ihnen für die Unterstützung des Antrags.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Wir unterstützen natürlich den Antrag. Man traut sich schon gar nicht mehr zu sagen, was Sache ist. Man drückt sich kritisch aus. Der Anschluss Burgwies soll den Lokalverkehr aus dem Quartier aufnehmen und in das Tunnelsystem leiten. Da verschwindet er dann irgendwie. Was dieser Tunnel aber ganz bestimmt nicht soll, ist noch mehr Verkehr in die Forchstrasse und in das städtische Strassennetz abzugeben. Wie soll es anders gehen? An der Burgwies kommen die Autos raus, ob wir das wollen oder nicht. Die werden sich dann Richtung Stadt ergiessen, halt eben auf der Forchstrasse. Wahrscheinlich muss man dann die Forchstrasse auf vier Spuren umbauen, damit das auch wirklich geht.

Es ist ein Tunnel-Wahnsinn. Wir lehnen ihn dezidiert ab. Ich hoffe, dass mindestens zwei, drei Köpfe auch noch bei Trost sind und mit uns mitstimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 79 Stimmen, den Minderheitsantrag 43 abzulehnen.

Antrag 43a Katharina Prelicz

Rückbau Autobahn A1 zu Hauptverkehrsstrasse in Koordination mit Abklassierung HVS Bernerstrasse Nord und Süd

Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich): Mit dem Antrag fordere ich die Abklassierung der A1 ab Stadtgrenze zu einer Hauptverkehrsstrasse. Mitten durch Altstetten – so wird das sogar im Stadtführer gezeigt – geht eine mit allen Zu- und Abfahrten elfspurige Autobahn und trennt den Bahnhof Altstetten vom Quartier Grünau. Die Autobahn wurde 1971 erstellt. Seither kommt die Forderung seitens des Quartiers, also mittlerweile mehr als 35 Jahre. Die Grünau, das sind etwa 5000 Leute und andererseits im Gebiet Bahnhof Altstetten sind auch einige Tausend Bewohnerinnen und Bewohner und Leute, die dort arbeiten, vor allem im Dienstleistungsbereich, also über 10'000 Menschen sind unmittelbar tagtäglich neben der elfspurigen Autobahn. Die Forderungen sind in den 35 Jahren immer dieselben. Es wird gefordert, dass das Autobahnende an die Stadtgrenze hinausversetzt wird und dass ab der Grünau Tempo 50 herrscht. Es ist also nicht einmal eine Veränderung des Verkehrskonzepts. Es wird also weiterhin ein Koloss Verkehr da vorbeibrausen. Es wäre zwar theoretisch 80, gefahren wird in der Realität aber 120. So würde wenigstens nur 50 gefahren auf der Höhe eines Quartiers mit über 10'000 Menschen. Die äussersten Bewohnerinnen wohnen genau eine Trottoirbreite weg von diesen elf Spuren.

Wir haben seitens der Stadt schon sehr schöne Visualisierungen gesehen, wie das gemacht werden könnte. Der Bund sagt seit mehr als zehn Jahren, dass es alleweil möglich wäre, diesen Teil der Autobahn abzuklassieren. Es fehlt einzig und allein noch der Antrag des Kantons. Die Hauptforderung ist Tempo 50, dann wurde uns eine schöne Umgestaltung präsentiert als Grossstadt-Boulevard gemäss Champs-Élysée in Paris, also das Einfalltor der Stadt Zürich. Alt Regierungsrat Hans Hofmann – ich hoffe, Sie wissen das noch – hat damals der Bevölkerung mehr als einmal ins Gesicht versprochen: Liebe Grünauerinnen und Grünauer, selbstverständlich, wenn der Üetlibergtunnel aufgetan wird, dann haben Sie eine abklassierte A1. Sie haben selbstverständlich Tempo 50 auf der Höhe der Grünau. Sie haben selbstverständlich, wie das weiter vorne bei der Pfingstweidstrasse ist, ebenerdige Übergänge. Grünau und Altstetten werden nicht mehr getrennt sein.

Ich hoffe, Sie denken noch an das grossartige Versprechen seitens der Regierung. Damit die Glaubwürdigkeit der Politik nicht ganz verschwinden muss, hoffe ich doch sehr, dass die 35-jährige Forderung des Quartiers jetzt endlich umgesetzt wird und die A1 auf diesem Teilstück abklassiert wird und endlich Tempo 50 Einzug hält.

Monika Spring (SP, Zürich): Es ist wirklich ein Trauerspiel, was hier passiert. Man entwickelt ein Gebiet Zürich-West, macht es zum Trend-Quartier, und bereits gibt es erste Verslummungstendenzen. Gehen Sie einmal an einem Samstagabend dahin und schauen Sie in der Nacht, wie viele Autos hier herumkurven, die genau über diese Autobahn einfach alle in die Stadt Zürich hineingeführt werden.

Wenn wir diese Strasse nicht abklassieren und nicht wirklich umwandeln in einen Boulevard – ab Hardturm bis zur Hardbrücke soll es jetzt passieren im Zusammenhang mit dem Bau des Trams Zürich-West –, haben wir sehr bald den gleichen Sanierungsfall wie in Zürich-Nord. Dann werden die Stimmen laut, die verlangen, dass man auch hier eine Einhausung macht.

Man könnte es wirklich mit anderen Mitteln machen. Wir könnten abklassieren. Es gibt diese Pläne, ich habe sie gesehen, wunderbare Pläne mit Alleen in der Mitte, auf den Seiten und vor allem mit Fussgängerstreifen, mit Fussgängerübergängen. Damit könnte man das Quartier Zürich-Altstetten wieder zusammenbringen und die beiden entzwei geschnittenen Teile verbinden.

Ich bitte Sie, dem Antrag zuzustimmen, der wirklich im Moment nicht viel beinhaltet, als hier eine Verbindung ein bisschen anders einzzeichnen.

Rolf Walther (FDP, Zürich): Die FDP wird den Antrag Katharina Prelicz ablehnen, nicht wegen den Gründen, die sie alle genannt hat. Da hat es viele Gründe, die dafür sprechen. Deshalb werden wir mit dem Antrag 47a aufzeigen, was unsererseits für die Bevölkerung von Zürich-Altstetten, der Grüнау und Höngg vernünftig, machbar und interessant ist, aber auch was für uns als kantonale Steuerzahler interessant ist. Wir wollen mit unserem Antrag lediglich vermeiden, dass zwischen dem Autobahnanschluss und der Stadtgrenze die Autobahn abklassiert wird. Wir wollen aber auch, dass die Autobahn weiterhin eine Bundesstrasse bleibt. Deshalb stellen wir nachher den Antrag 47a und werden dort nochmals begründen, welches die Vorteile sind.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich stelle Ihnen namens der FDP den Antrag bezüglich des Abstimmungsverhaltens,

dass man die beiden Anträge 43a und 47a einander gegenüberstellt.

Es geht um den gleichen Sachverhalt, nämlich um das Teilstück. Es ist richtig, dass wir diesen Sachverhalt auch in einem richtigen Abstimmungsverhalten würdigen.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB: Im Zusammenhang mit dem Minderheitsantrag 43a stelle ich fest, dass wir im Folgeantrag gleichziehen, wie der Regierungsrat bereits in seiner Vorlage signalisiert hat, dass wir die geplante Lärmsanierung mittragen werden. Die Lärmsanierung wurde seinerseits zusammen mit der Stadt ausgearbeitet. Sie beinhaltet letztlich auch eine Temporeduktion, und zwar ab Hardturmstadion auf 60 und ab Pfingstweidstrasse Tempo 50.

Ich bitte Sie, den Antrag 43a abzulehnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich eröffne das Wort auch zum Antrag 47a. Sie sind damit einverstanden.

Antrag 47a Rolf Walther

Ausbau Westast (in Koordination mit neuer Tramlinie, vgl. Pt. 4.3.2, Nr. 4), unterirdischer Halbanschluss Sihlquai, tiefergelegtes Sihlquai und Begleitmassnahmen in Koordination mit Stadttunnel (Nr. 2a); Prüfung einer unterirdischen Variante bis Toni-Knoten/Hardturm; Anpassung des Abschnitts Hardturm–Anschluss Altstetten; Abklassierung Förrlibuckstrasse, Begleitmassnahmen

Rolf Walther (FDP, Zürich): Wir haben den Westast, wenn nachher so bereinigt darüber abgestimmt wird. Der Westast hört jetzt beim Hardturm auf. Genau diese gleiche Strasse soll weitergeführt werden bis zur Autobahnausfahrt Altstetten. Die Autobahnausfahrt Altstetten schliesst das besiedelte Gebiet ab. Ausserhalb des besiedelten Gebiets kann und soll die Autobahn weitergeführt werden wie bisher, und zwar damit der Autoverkehr aus der Stadt möglichst schnell fliessen kann. Das ist eigentlich die Hauptüberlegung beim Ganzen. Es soll nicht sein, dass wir nachher in der Stadt einen Stau produzieren, der uns noch viel mehr Schaden zufügen wird, sondern wir möchten eine Entlastung haben. Genau das ist der Grund, dass wir den Antrag Katharina Prelicz ablehnen und Ihnen beliebt machen, die Fortsetzung des Westasts so zu führen, wie er dort geplant ist, und zwar als Hauptverkehrsstrasse, als Bundesstrasse, als Nationalstrasse 3A wie das die

Pfingstweid- und die Förrlibuckstrasse auch sind. Damit ist eine Anpassung an die Verhältnisse geschaffen, die in der Stadt auch sonst sind.

Ich bitte Sie, meinem Antrag Folge zu leisten.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Die SVP unterstützt das beantragte Vorgehen von Carmen Walker.

Katharina Prelicz (Grüne, Zürich): Ich äussere mich kurz zum Antrag 47a. Die Abklassierung auf eine Autobahn dritter Klasse wäre immerhin ein erster Schritt in die richtige Richtung. Eine der Hauptforderungen wäre damit erfüllt, nämlich die Möglichkeit, die Reduktion tatsächlich auf Tempo 50 zu vollziehen und nicht, wie jetzt wieder der Vorschlag vorhin vom Kommissionspräsidenten gekommen ist. Es gibt mehr als eine Studie, dass mit der Reduktion auf Tempo 50 eine bessere Lärmreduktions-Situation für die Bevölkerung entstünde als mit all den tollen Lärmschutzwänden, die blöderweise dann bei den höheren Häusern zurückschallen und damit sogar eine Lärmerhöhung bewirken.

Beim Antrag FDP wäre das Wichtigste, nämlich Tempo 50 aufgenommen. Weiterhin unschön ist, dass damit der Autobahneintrag bleibt. Es kann doch nicht sein, dass weiterhin die FDP-Doktrin so ist, dass Autobahnen bis in Wohnquartiere vordringen sollen. Immerhin ist es ein erster Schritt. Tempo 50 kann damit umgesetzt werden, ich hoffe, so schnell wie möglich. Der Bund sagt seit zehn Jahren, es sei sofort möglich, ohne irgendeine Verkehrsveränderung. Man könnte es also machen.

Ich bitte Sie deshalb, sowohl 43a wie 47a im Namen unserer Fraktion zuzustimmen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Auch aus Limmattalersicht kann ich Ihnen erklären, dass die Variante 47a von Rolf Walther von uns akzeptiert würde. Damit würde ein vernünftiges Einfließen in die Stadt auf der A1 aus dem Limmattal sichergestellt. Mit der weitergehenden Abklassierung gemäss Antrag 43a würde diese Einfahrt so unattraktiv, dass wir rechnen müssten, dass ab den Anschlüssen Urdorf, Dietikon und Weiningen die Autobahn überhaupt nicht benutzt würde, um Richtung Zürich zu kommen. Damit hätten wir wieder auf

unseren Kantonsstrassen aus dem Limmattal Richtung Zürich den Mehrverkehr. Das wäre fast wieder eine Stadttorvariante, wie ich das am Dienstag erwähnt habe.

Ich bitte Sie, dem FDP-Antrag zuzustimmen.

Adrian Hug (CVP, Zürich): Auch die CVP wird dem Antrag 47a zustimmen.

Er ist nicht die halbe Lösung, sondern die ganze Lösung. Wir wollen keine Festlegung, die die Strasse dort aus der Bundesverantwortung entlässt. Uns geht es entscheidend darum, dass die Gelder durch den Bund weiterhin gesprochen werden müssen. Wir haben so die ideale Lösung, nämlich die Finanzierung sichergestellt wie bisher und andererseits die Temporeduktion. Es ist nicht ein kleiner Schritt auf dem richtigen Weg, sondern es ist der Durchbruch, und ein unendlich altes Versprechen wird endlich eingehalten. Es ist sinnvoll, wir würden uns alle mit viel Freude hinter diesem Vorschlag scharen.

Monika Spring (SP, Zürich): Adrian Hug hat genau das Problem angesprochen, nämlich die Finanzierung durch den Bund. Das haben 1958 die Schweizer Männer in der Abstimmung über das Nationalstrassennetz gesehen. Darum haben die Zürcher dem auch zugestimmt. Sie wollten die Autobahn möglichst ins Zentrum, damit der Bund diese Strasse für Zürich finanziert. Das ist unsere ganze Misere, die wir heute haben. Darum haben wir dieses unmögliche Ypsilon, weil die Zürcher Männer damals wollten, dass die autoverrückten Männer durch die Stadt Zürich Auto fahren können. Wir leiden heute unter diesem Problem. Sie können doch nicht alle Autos des ganzen Aargaus und der ganzen Innerschweiz über diese Autobahnen in die Stadt Zürich hineinbringen.

Carmen Walker, das ist genau der blödsinnige Ansatz, den wir hier haben. Sie haben gesagt, jede europäische Stadt habe einen Autobahnring. Was hat die Stadt Zürich? Sie hält heute noch daran fest, drei Autobahnen mitten ins Zentrum zu bauen. Das ist doch wirklich längst überholt. Keine europäische Stadt baut einen solchen Verkehr mehr.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich habe bei Katharina Prelicz gehört, dass sie auch den Antrag 47a unterstützt. Ich war der Meinung, wir könnten 43a und 47a einander gegenüberstellen und den obsiegenden dem Kommissionsantrag. Aufgrund dessen, was Sie gesagt

haben, bin ich da wahrscheinlich auf dem falschen Weg. Sie können nicht zweimal Ja stimmen, wenn wir sie einander gegenüberstellen. Damit mehren wir beide einzeln aus.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 65 Stimmen, den Antrag 43a abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 122 : 0 Stimmen, den Antrag 47a anzunehmen.

Objekt 6, «Westast Zürich–Sihlquai–Toni-Knoten–Hardturm»

Minderheitsantrag 44 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:

Auf den Bau des «Westastes» ist zu verzichten. (Kosten 200 Mio. Franken)

Monika Spring (SP, Zürich): Sie können beruhigt sein, ich habe einen Teil meines Pulvers vorhin schon verschossen.

Das Ypsilon ist wieder da, aber das hat natürlich sehr viel auch mit der Finanzierungsfrage zu tun. Ich erzähle Ihnen eine kurze andere Geschichte. Es gab anfangs 2002 einen so genannten runden Tisch «Verkehr Zürich-West», an dem unter etlichen anderen auch SVP-Vertreter und überhaupt Gemeinderätinnen und Gemeinderäte aus den betroffenen Quartieren, die durch den Westast tangiert sind, teilgenommen haben. Ausserdem haben teilgenommen die gesamte städtische Verwaltung, die sich mit diesem Problem befasste und Vertreter der Kantonalen Verwaltung. Dieser runde Tisch «Verkehr Zürich-West» hatte am Schluss weitgehende Einigkeit – ich sage es einmal so, Gabi Petri – erzielt darüber, dass der Westast nicht zu bauen sei, dass der Westast für das aufstrebende Quartier Zürich-West ein grosses Hindernis und eine grosse Beeinträchtigung darstelle. Der runde Tisch Verkehr hat in seiner Schlusserklärung dargelegt, dass man sich weitgehend einig sei, dass der Westast nicht gebaut werden soll. Es wurde damals der Vorschlag entwickelt, und zwar durch Teilnehmende des runden Tisches aus der Bevölkerung, man könnte die Hardbrücke abbrechen und stattdessen einen Waidhaldetunnel unterirdisch bauen

und damit den Westast auch unnötig machen. Leider ist Folgendes passiert und nur Gabi Petri hat es damals vorausgesagt: Kanton und Stadt werden diesen Vorschlag aufgreifen. Man wird am Schluss die Hardbrücke stehen lassen, den Waidhaldetunnel bauen und auch den Westast darüber bauen. Genau so ist es herausgekommen. Wir wurden an diesem runden Tisch «Verkehr Zürich-West» nur über den Tisch gezogen. Ich denke, Oliver Meier kann das bestätigen. Es ist überhaupt nicht das herausgekommen, was damals die Bevölkerung sowie ein Grossteil von Gemeinderats-Vertreterinnen und Vertretern in Einigkeit und Übereinstimmung mit den Verwaltungsvertretern gewünscht haben. Sie haben eine Retraite gemacht von zwei Tagen auf der Rigi, haben das Projekt miteinander besprochen, und am Schluss wurden wir alle über den Tisch gezogen. Das sind die Tatsachen. Der Westast, diese Wiedergeburt eines längst tot geglaubten Wesens, dieses Ypsilon ist wirklich eine Unmöglichkeit. Keine europäische Stadt baut heute drei Autobahnen ins Zentrum.

Lehnen Sie den Westast ab. Übrigens kann ich Ihnen sagen, dass damals auch der Bund die Variante I, das heisst den gestreckten Stadttunnel ohne Anschluss an den Westast vorgeschlagen hat. Das wäre immerhin noch vernünftiger gewesen, vor allem wenn es keine Ausfahrten gäbe in die Stadt. Aber, die Wiedererweckung des Ypsilons aus der Totenstarre ist wirklich so daneben. Das bringt der Stadt Zürich nichts als allen Quartieren mehr Verkehr.

Ich bitte Sie, lehnen Sie dieses Projekt ab, stimmen Sie unserem Minderheitsantrag zu.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich muss Sie dringend bitten, den Geräuschpegel etwas niedriger zu halten. Es gibt in diesem Ratssaal Leute, die innerhalb der Fraktionen die ganze Debatte hindurch intensiv arbeiten müssen. Die Leute unten am Tisch, auf dem Vorbock und auch wir auf dem Bock sollten besser mitbekommen, was hier diskutiert wird, insbesondere auch die Fachleute, die wir extra eingeladen haben. Ich bitte Sie, halten Sie sich mit Ihren Gesprächen zurück.

Wenn das nicht bessert, dann werde ich heute Abend nachsitzen lassen. *(Heiterkeit.)*

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Der Westast begünstigt nicht den Transitverkehr, sondern ermöglicht in Kombination mit dem Stadttunnel eine Entlastung des Stadtkreises 5 vom Verkehr zwischen

den grossen Entwicklungsgebieten Zürich-West und Zürich-Süd. Als neuer Zubringer war er, das bestätige ich, sehr lange umstritten. Vor allem dank dem runden Tisch «Verkehr Zürich-West», an dem ich als Ausschuss-Mitglied mitgewirkt habe, wurde die Diskussion in ein eigenes neues Verkehrskonzept gelenkt. Mit den von der Stadt Zürich, dem Kanton Zürich und dem Bund gestützt auf diese Arbeiten finanzierten Studien Stadttunnel, Verkehr Zürich-West und Waidhaldetunnel wurden weitere spürbare Verbesserungen am Verkehrskonzept vorgenommen. Vor allem aber hat man erstmals die ganzen Verkehrsbeziehungen zum Stadttunnel, aber auch zum Waidhaldetunnel sowie zur Rosengartenstrasse systematisch untersucht und dies erstmals von Stadt, Bund und Kanton. Die Zweckmässigkeitsprüfung brachte insbesondere die Idee einer unterirdischen Führung des Westastes zum Stadttunnel, sodass der Limmatraum als Erholungsraum wieder aufgewertet werden kann. Mit einem Ypsilon, wie das vorgebracht wird, hat das gar nichts mehr zu tun.

Die KPB ihrerseits hat diese Ergebnisse weitgehend übernommen und sie noch verbessert. Sie hat nämlich ausdrücklich auf einen oberirdischen Anschluss beim Sihlquai verzichtet. Wünschbar auch aus Sicht der FDP wäre es, den Westast nicht beim Escher Wyss-Platz wieder auftauchen zu lassen, sondern in einer weiteren unterirdischen Fortsetzung zum Toni-Knoten zu führen. Wir haben diese Variante vorgesehen. Sie muss geprüft werden. Wir haben dort Grundwasser. Es gibt ein Gewässerschutzgesetz. Dieses muss sorgfältig abgeklärt werden.

Wir wissen es alle, wir können noch so abstimmen, wie wir wollen, wir können machen, was wir wollen, der Westast bis zur Hardbrücke ist vom Bundesrat genehmigt. Entsprechend wird die Pfingstweidstrasse auch zu einer neuen städtischen, urbanen Strasse mit einem neuen Tramverkehr Zürich-West. Mit einer Nationalstrasse im üblichen Sinn hat dies überhaupt nichts mehr zu tun. Ich erwähne, dass es drei Formen von Nationalstrassen gibt, nämlich richtungsgetrennte und nicht richtungsgetrennte. Die Pfingstweidstrasse ist die unterste Kategorie, nämlich eine Nationalstrasse so genannt dritter Klasse.

Liebe Antragstellende, unter diesen Voraussetzungen wäre es doch viel besser, Sie würden Ihre politische Energie in einen konstruktiven, verkehrspolitischen Dialog mit uns lenken. Dies wäre für die Stadtzürcher Bevölkerung wirklich das Beste.

Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich): Wir Grüne wollen keinen Westast mit Kapazitätserweiterungen für den motorisierten Individualverkehr. Wir wollen die längst versprochenen flankierenden Massnahmen zum Üetlibergtunnel. Die Regierung hat uns damals – ich kann zitieren, ich war an mehreren Veranstaltung dabei –im Quartier grossmundig versprochen: Selbstverständlich mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels werde das Quartier Zürich-West massiv weniger Verkehr haben. Selbstverständlich werde mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels das Provisorium, sprich Rosengarten zurückgebaut und werde die A1 abklassiert. Weil wir dann den Üetlibergtunnel haben, der alle Autos, die nicht durch die Stadt wollen, so genannt abführt, wird das möglich sein. Jetzt plötzlich interessanterweise heisst es kurz vor der Eröffnung des Üetlibergtunnels, es gebe leider doch ebenso viel Verkehr, wie wir schon immer hatten. Das zeigen tolle neue Verkehrszählungen. Deshalb braucht es eine Erweiterung mit all den Stadttunnels, die Sie uns überordnen wollen, und jetzt noch mit dem Westast. Wir wollen endlich eine Verkehrsreduktion und Massnahmen, die sich nicht an den neuen Verkehrszählungen orientieren, die sagen, es gebe so viel Mehrverkehr. Wir wollen Massnahmen, die sagen, wie der Verkehr reduziert wird und nicht noch mehr Kapazitätserweiterungen machen in der Stadt, aber auch in der Agglomeration.

Wir wollen die versprochenen flankierenden Massnahmen. Selbstverständlich ist der Verkehr auf der Pfingstweidstrasse zu zementieren. Das ist heute bereits teilweise so. Man könnte das noch effektiver tun. Dazu braucht es keinen Ausbau. Nochmals zu den flankierenden Massnahmen: keine Rampe Geroldstrasse oder Hardturmbrücke, aber, das erwarten wir seit Jahren und sie kommen nicht, die Anpassungen zur Verkehrsreduktion. Dazu gehört unter anderem das Tram, das später diskutiert wird, ohne Kapazitätserweiterung, denn es ist mehrmals sehr klar erwiesen, Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, sprich mehr öffentlicher Verkehr ist Abbau beim motorisierten Individualverkehr. Damit Ja zum Minderheitsantrag und Nein zur Richtplaneintragung Westast-Erweiterung.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 66 Stimmen, den Minderheitsantrag 44 abzulehnen.

Ordnungsantrag

Alfred Heer (SVP, Zürich): Ich beantrage Ihnen,

die nächsten drei Eventualminderheitsanträge gemeinsam zu behandeln und separat darüber abzustimmen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Sie sind damit einverstanden.

Eventualminderheitsantrag 45 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:

Wird auf den Bau des Westastes nicht verzichtet, so ist er durchgängig unterirdisch bis zur Pfingstweidstrasse/Hardturm ohne Anschlüsse ins Quartier zu realisieren.

Eventualminderheitsantrag 46 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:

Wird auf den Bau des Westastes nicht verzichtet, so ist er in nördlicher Lage zur Limmat einzutragen.

Eventualminderheitsantrag 47 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:

Mit Westast ist das Provisorium Hardbrücke nicht mehr notwendig. Zwischen dem Hardplatz und dem Maag-Areal kann die Hardbrücke für die Bedürfnisse des ÖV und des Velo- und Fussverkehrs reserviert werden, zwischen Maag-Areal und Wipkingen kann sie abgebrochen werden.

Monika Spring (SP, Zürich): Wenn auf den Bau des Westastes aus Ihrer Sicht nicht verzichtet werden kann, was wir absolut nicht verstehen, vor allem auch die Haltung der CVP nicht, weil die CVP-Vertreter am runden Tisch «Verkehr Zürich-West» eine dezidiert andere Ansicht vertreten haben. Wenn Sie den ganzen Verkehr aus dem Westen von Zürich in der Stadt Zürich möchten, dann bitten wir Sie, diesen Westast unterirdisch zu legen. Ich bin gespannt, wie sich die FDP dazu stellt, ob das mit der unterirdischen Führung nur reine Lippenbekenntnisse sind, oder ob man das auch ernsthaft anstrebt.

Es gibt auch noch andere Lösungen zum Bau eines Westastes. Man könnte diesen ohne weiteres auf der anderen Seite der Limmat im Berg bauen. Man hätte dann auch viel weniger Grundwasser-Probleme. Diese Grundwasser-Probleme sind aus unserer Sicht ohnehin nur vorgeschoben. Sie wurden übrigens abgeklärt. Man könnte ohne weiteres zum Beispiel mit einer unterirdischen Führung, die technisch so projektiert ist wie der Stadttunnel und die Hauptbahn, die auch im Grundwasser liegen, mit Hinterfüllungen und Massnahmen dieses Problem längst lösen, sonst könnten viele europäische und asiatische Städte ihre Untergrundbahnen überhaupt nicht bauen. Das ist ein vorgeschobenes Problem.

Stimmen Sie den drei Eventualminderheitsanträgen zu. Noch ein Wort zum dritten Antrag. Wenn der Westast unterirdisch gebaut wird – wir haben von FDP-Seite gewisse Lippenbekenntnisse gehört –, dann ist die Hardbrücke wirklich nicht mehr nötig. Ich hoffe, dass Carmen Walker, die auch an diesem runden Tisch «Verkehr Zürich-West» war, dies irgendwann in diesem Saal noch bekennt, dass auch sie nicht nur vor ihrer Haustür eine Beruhigung der Rosengartenstrasse will, sondern vielleicht auch den Kreis 5 und das Trendquartier Zürich-West von diesem enormen Verkehr befreien will.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Ich habe ein gewisses Verständnis für die Popularität dieses Antrags, den Westast einfach tief zu legen. Was man nicht sieht, kümmert einen weniger – aus den Augen, aus dem Sinn. Schön und gut, nein, schön und schlecht. Liebe Monika Spring, eine unterirdische Streckenführung bringt nachweislich immer mehr Verkehr, weil der Autoverkehr ungehindert von oberirdischen Querstrassen und ihren Kreuzungsbereichen, ungehindert von oberirdischen Einmündungen und ungehindert von oberirdischen Fussgängern und Velofahrerinnen seine freie Fahrt beanspruchen kann. Wollen Sie das? Wollen Sie statt einem Westast einen «Spring-Tunnel»? Wollen Sie wirklich das abstruse Tunnelsystem von Stadttunnel und Waidhaldetunnel noch mit einem «Spring-Tunnel» ausbauen und ergänzen, diese freisinnige Geisterfahrt noch fortführen? Mitfahrerin auf der Geisterbahn. Obwohl auch Ihr Tunnel das Problem nicht löst, den Verkehr nicht reduziert – denken Sie an die lufthygienischen Probleme, wohin kämen die Kamine –, wollen Sie einen Tunnel, der das Problem noch kanalisiert und verschiebt, nämlich mehr nach Westen.

Liebe Monika Spring, wir wollen alle Strassen und alle Strassenprojekte nicht einfach tiefer legen und wenn schon denn schon «sit fit under», nämlich begraben.

Wir Grünen machen bei diesem Strassenhandel nicht mit.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich möchte nur etwas zum Abbruch der Hardbrücke klarstellen. Es ist klar, wenn eine vollständige unterirdische Weiterführung des Westastes möglich wäre, dass sich dann die Verkehrsbeziehungen vor allem des Individualverkehrs völlig entflechten lassen. Aus dieser Sicht – zu diesem Wort stehen wir – wäre dann die Hardbrücke nicht mehr notwendig. Ob sie dann wirklich abgebrochen werden kann, meine Damen und Herren auf der linken Ratsseite, das mögen Sie bitte zu Protokoll geben, wird dann nicht der Individualverkehr entscheiden, sondern der öffentliche Verkehr und seine Bedürfnisse.

Gabi Petri (Grüne, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Zum Minderheitsantrag 46: Ob dieser Antrag kombiniert mit dem vorangehenden Minderheitsantrag 45, mit der Tieflegung des Westastes, zu verstehen ist, geht leider nicht so klar daraus hervor. Doch gehen wir davon aus, dass Sie, liebe Monika Spring, meinen, was Sie schriftlich vorschlagen, nämlich eine eigenständige, neue, oberirdische Linienführung des Westastes. Von «unterirdisch» steht nämlich gar nichts.

Der Westast, bisher bekannt und befahren in weiten Teilen als Sihlquai, nach dem Escher Wyss-Platz bekannt als Hardturmstrasse, Förlibuckstrasse oder Pfingstweidstrasse bis zum Endpunkt Hardturm. Sie von der SP wollen neu den Westast, also die Zufahrt von Osten und von der Innenstadt zur A1, nördlich, also rechts der Limmat führen – notabene oberirdisch. Sehen Sie sich das einmal genau an. Sie können sich auch eine Autofahrt vorstellen. Rechts, also nördlich der Limmat wäre Ihre Linienführung am Neumühlequai, an der Wasserwerkstrasse entlang, dann zum Glück natürlich nicht näher am Ufer am Kloster Fahrweg entlang. Sie wollen uns hoffentlich nicht so fahren lassen. Also queren wir dann weiter auf der Wasserwerkstrasse schon bald einmal die Kornhausbrücke, wo Sie uns hoffentlich – auch das wieder zum Glück – unsere Flussbadi «Unterer Letten» noch knapp stehen lassen und sie vor Ihrer Strassenführung verschonen. Aber auch oberhalb der Badi wird sich die Wohnbevölkerung im Quartier zum Beispiel rund um die Onken-, Burg- oder Habsburgstrasse nicht begeistern, eher entgeistert zeigen, wenn der Westast dann die Wasser-

werkstrasse noch mehr überflutet und in die Hönggerstrasse mündet. Am Wipkingerplatz geht dann Ihre Fahrt womöglich über die Breitensteinstrasse weiter – interessant auch für die Radiofrau hier vorne, die dort wohnt –, weil Sie uns nach wie vor den Flussweg noch gönnen. Aber auch die Wohnbevölkerung an der Breitensteinstrasse möchte sicher vor zusätzlichem Verkehr geschützt werden. Schwierig, schwierig diese Linienführung! Wie Sie dann aber, liebe Monika Spring, am Schluss wieder die Südseite der Limmat erreichen wollen – dort ist nämlich der Endpunkt der Linienführung des Westastes, mit Hardturm bezeichnet –, um den Endpunkt zu erreichen, bleibt mir schleierhaft.

Die skizzierte Linienführung können Sie gleich wieder vergessen. Sie dient nur zur Illustration, in welchen Raum eine solche Linienführung zu liegen käme. Sie dient nur zur Illustration, wie unselig dieser Antrag ist und wie verkehrstüchtig Monika Spring schon im Strassenbau und in der Strassenplanung mitmacht.

Solche Verkehrssünden unterlaufen uns Grünen nicht. Wir unterstützen sie auch nicht.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB: Gabi Petri, genau so wurde diese Variante in der Kommission nicht diskutiert. Da muss ich doch Monika Spring in Schutz nehmen. Die Variante nördlich der Limmat war in Tunnelvariante vorgesehen. Diese ist aus grundwasserschutzrechtlichen Gründen nicht mehr weiterverfolgt worden in der Kommission.

Monika Spring (SP, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Ich mache nicht Wahlkampf gegen die Grünen. Ich sehe nicht, was das im Rahmen der Verkehrsrichtplandebatte soll.

Ich fühle mich ein bisschen benachteiligt von diesen Plänen. Jeder Antrag, der spontan gestellt wird, hat einen Strich oder eine gestrichelte Linie, aber die bestehenden Minderheitsanträge haben keine.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 54 Stimmen, den Eventualminderheitsantrag 45 abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 112 : 49 Stimmen, den Eventualminderheitsantrag 46 abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 51 Stimmen, den Eventualminderheitsantrag 47 abzulehnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Minderheitsantrag 67 ist nicht zurückgezogen. Er wird von Ralf Margreiter vertreten werden.

Objekt 7a, «Waidhaldetunnel Zürich, Toni-Knoten–Hirschwiesenstrasse (Variante lang)»

Minderheitsantrag 48 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

Das Objekt 7a, «Waidhaldetunnel Zürich, Toni-Knoten–Hirschwiesenstrasse (Variante lang)», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 350 Mio. Franken)

Ueli Keller (SP, Zürich): Die Vorteile eines Tunnels sind auf den ersten Blick offensichtlich, denn ganz viel lärmiger und stinkender Verkehr verschwindet in einem Loch. Die Nachteile sind auf den zweiten Blick ebenfalls offensichtlich. Die ganze lärmende und stinkende Chose kommt wieder heraus. Wo? Hoffentlich nicht gerade bei mir, wird jeder sagen. Es wird nicht ein Gramm weniger Schadstoff produziert. Alles kommt ungefiltert wieder heraus, ab den Tunnelportalen, ab den Abgaskaminen mitten im Quartier oder ein bisschen weiter weg im Naherholungsgebiet Waidberg. Gefahren wird kein einziger Autokilometer weniger. Im Gegenteil lockt die Hoffnung auf eine rasche Verbindung unter dem Quartier hindurch zusätzlichen Autoverkehr an. Tunnels verlangen auch Strassen, welche den Verkehr hin- und wegbringen. Diese Strassen werden weiterhin quer durch die angrenzenden Quartiere hindurch auf die Tunnelportale zuführen. Die offensichtlichsten Probleme an den Tunnelenden wurden bei diesem Objekt noch schnell ein bisschen kaschiert. Dort, wo der erste oberirdische Tunnel Europas landen wird und seine Fracht entlässt, auf der Duttweilerbrücke, soll Mehrverkehr verhindert werden, der sich in die Kreise 4 und 9 ergiesst. Ja, wie denn, frage ich Sie. Jetzt haben wir

doch mehrfach gehört, dass es oberstes Ziel sei, eine Plafonierung des Verkehrs zu verhindern. Auf der anderen Seite, oben am Bucheggplatz, wurde der Tunnel in der Karte noch ein bisschen verlängert bis an die Wehntalerstrasse ohne eindeutige Angabe darüber, was denn für Anschlüsse an das oberirdische Netz bestehen sollen. So nicht, nein danke!

Mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels wird die Stadt Zürich von Ost bis Südwest auf einem Autobahnring umfahren werden können. Über drei HLS-Stücke bis zum Hardturm, Sihlhölzli und Wasserwerkstrasse ist die ganze Innenstadt bis maximal 1,5 Kilometer von der nächsten Autobahnausfahrt entfernt erreichbar. Höchste Zeit also, dass möglichst viel vom Durchgangsverkehr auf der Westtangente anders gelenkt wird. Mit der Eröffnung der Westumfahrung nimmt der Verkehr auf diesem Abschnitt der Westtangente um 20 Prozent ab. Transit- und Zielverkehr, Ziel- und Quellverkehr von und nach Stadtrandnähe sind auf die Umfahrung zu lenken. Mit der Eröffnung der Westumfahrung sind die ÖV-Verbindungen zwischen Zürich-Nord und Zürich-West mit neuen Tangentiallinien zu verbessern, um weitere 20 Prozent des bisherigen Verkehrs auf der Rosengartenstrasse aufzunehmen, vorerst mit einem Busvorläuferbetrieb mit einer eigenen Spur. Der wird von Anfang besser ausgelastet sein als das Tram Zürich-West, besonders wenn der S-Bahnhof Hardbrücke schnell aufgewertet und besser eingebunden wird. Ein Eintrag dieser ÖV-Linie in den kantonalen Richtplan ist nicht nötig, weil sie nicht die Regionsgrenze überquert. Bedauerlicherweise haben Sie hier drin dieses Vorhaben vor eineinhalb Jahren mit dem Postulat 150/2004 abgelehnt. Sonst wären die Vorbereitungsarbeiten schon weit vorangekommen. Immerhin hat unterdessen die VBZ bei ihrer Netzüberprüfung auch herausgefunden, dass hier dringend Handlungsbedarf besteht. Weitere 10 Prozent des bisherigen Verkehrs auf der Westtangente werden sich die Benutzer überlegen, ob sie ihre Reise auch mit Fuss- und Veloverkehr bewältigen können oder ob die Reise überhaupt nötig ist. Der solcherart auf die Hälfte reduzierte Rest wird auf eine stadtverträglich gestaltete Strasse geführt: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Stundenkilometer, Parkplätze für das angrenzende Gewerbe, Rechtsvortritt und Fussgängerstreifen an den Kreuzungen mit zehn Querungen von Quartierstrassen, Velospuren entlang und quer zur Westtangente. Dem Transitverbot für Lastwagen haben wir bereits zugestimmt. Wir warten nur noch auf die Aktivitäten der zuständigen Direktion.

Das alles lässt sich sofort kostengünstig und rechtzeitig auf die Eröffnung des Üetlibergtunnels realisieren, ohne dass Sie ein einziges Mal über Grundwasser diskutieren müssen. Wir wollen schnell Verbesserungen und nicht mit betonierten Luftschlössern auf später, auf den Sankt Nimmerleinstag vertröstet werden. Wir fordern die Freiheit auf die Wahl des Verkehrsmittels im Quartier für Jung und Alt, zu Fuss, mit dem Rollbrett, dem Velo und dem ÖV, quer und entlang der Westtangente.

Was die Realisierungschancen des Waidhaldetunnels in technischer und finanzieller Hinsicht betrifft, ist das Ende des Tunnels nicht in Sicht. Wer ausserdem meint, die Realisierungschancen eines Waidhaldetunnels würden steigen, wenn man sinnvollere, zweckmässige und kurzfristig realisierbare Massnahmen, wie die eben genannten, verhindert, der setzt auf eine abstruse und gefährliche Theorie, auf die Verelendungstheorie. Die ist traditionellerweise die Richtschnur von Fundamentalisten und Zynikern. Also seien Sie ein bisschen pragmatisch, wenden Sie Ihren gesunden Menschenverstand an, Ihr Augenmass, erinnern Sie sich an Ihre moralische Verantwortung, die der Parteipräsident letzthin erwähnt hat und setzen Sie sich ein für eine ganzheitliche und nachhaltige Verkehrspolitik. Stimmen Sie unserem Antrag zu!

Alfred Heer (SVP, Zürich): Ich spreche zu allen Anträgen bezüglich Waidhaldetunnel und kann mich kurz fassen. Wir haben nochmals vertiefte Abklärungen über die Varianten des Waidhaldetunnels vorgenommen. Der Waidhaldetunnel sollte ein Tunnel und nicht eine zugedeckte Brücke sein. Diese Meinung wurde auch stets vom Komitee «Pro Waidhaldetunnel» vertreten. Die «Variante lang» mit dem Hardturm doppel-Viadukt kam zum Zug, da es offensichtlich nicht möglich sein sollte, eine Untertunnelung wie in der «Variante mittel» vorgesehen, zu bauen. Das Komitee «Pro Waidhaldetunnel» will den Rosengarten entlasten, was wir durchaus begrüssen. Nur darf eine Entlastung nicht nach dem Sankt-Florians-Prinzip erfolgen. Eine Verlagerung eines unzufriedenen Zustands 600 Meter weiter westlich unter hohen Kostenfolgen kann nicht die Lösung sein.

Die SVP wird deshalb den Minderheitsantrag 48 unterstützen, damit die «Variante lang» nicht in den Richtplan aufgenommen wird. Wir gehen davon aus, dass somit die Eventualminderheitsanträge 49, 50 und 51 obsolet sind. Die SVP unterstützt aber die «Variante mittel» und wird den Minderheitsantrag 52 ablehnen. Sie wird aber im Sinne

einer quartierverträglichen Lösung dem Minderheitsantrag 54 zustimmen, damit eine Unterquerung der Limmat nochmals ausdrücklich festgeschrieben ist. Monika Spring hat darauf hingewiesen, dass dies kein Problem sei. Also gehen wir davon aus, dass diese Variante machbar ist und auch die volle Unterstützung von Monika Spring haben wird. Die Idee des Waidhaldetunnels war von Anfang an als Tunnel konzipiert und geplant. So soll er nach Meinung der SVP auch gebaut werden. Wir dürfen Quartiere nicht gegeneinander ausspielen, was nur gewährleistet ist, wenn der Waidhaldetunnel unterirdisch gebaut wird.

Ich bitte Sie, den Minderheitsanträgen so zuzustimmen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Zum Minderheitsantrag 48 sind noch vier Rednerinnen und Redner eingeschrieben. Wir werden damit morgen weiterfahren.

Sie können Ihre Unterlagen auf den Pulten liegen lassen. Die Fächer unter den Pulten werden heute geleert. Bitte die Fächer nicht als Papierkorb oder Abfalleimer verwenden.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Persönliche Erklärung zur 5. IVG-Revision

Markus Brandenberger (SP, Uetikon a. S.): Heute ist das Referendum gegen die fünfte IVG-Revision mit rund 69'000 Unterschriften eingegangen. Ebenfalls heute ist mir ungefragt die «Schweizer Zeit» ins Haus geflattert. Darin findet sich folgende Aussage von Bundesrat Christoph Blocher: «Es ist erfreulich, dass die fünfte IVG-Revision gerade dort ansetzt, wo die Linke nie ansetzen wollte. Wurde vor 2003 noch gesagt, es gebe höchstens Einzelfälle von Leuten, die zu Unrecht eine IV-Rente beziehen, so glaubt dies heute niemand mehr. Trotzdem unterstützen die Linken und die Grünen das Referendum. Sie wollen zurück zum IV-Missbrauch.»

Ich verwahre mich als Sozialdemokrat, ich verwahre mich als Professioneller in diesem Bereich und ich verwahre mich als Vater gegen diese infamen Unterstellungen. Es wird von niemandem bestritten, dass die IV lange Zeit ihren Integrationsauftrag nicht in genügendem

Umfang wahrnehmen konnte. Ich habe mich dafür vor zehn Jahren bereits exponiert. Die fünfte IVG-Revision bringt hier mit Früherfassung und Integrationsbemühungen gute Ansätze, dass das Referendum trotzdem notwendig wurde, weil in der Revision die mangelhafte Finanzierung sträflich vernachlässigt wurde. Es wurde notwendig, weil mit einer engen Umschreibung von Behinderung, Menschen mit psychischen Leiden und Schleudertrauma möglichst von der Versicherung ferngehalten werden. Rentnerinnen und Rentner unter 45 Jahren werden schlechter gestellt. Die Zusatzrente für Ehepaare wird gestrichen. Medizinische Massnahmen werden zur Krankenversicherung verschoben. Gefordert ist eine sichere und sicher finanzierte IV, welche ihren Auftrag Integration und Existenzsicherung würdig und zeitgemäss erfüllen kann. Dazu brauchen wir diese... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

– Raserstrecken

Anfrage *Elisabeth Scheffeldt Kern (SP, Schlieren)*

Schluss der Sitzung: 19.30 Uhr

Zürich, 23. Januar 2007

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 12. Februar 2007.