



## Protokoll des Zürcher Kantonsrates

---

**196. Sitzung, Dienstag, 30. Januar 2007, 19.45 Uhr**

Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*

### Verhandlungsgegenstände

#### **2. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)**

Antrag des Regierungsrates vom 17. November 2004  
und geänderter Antrag der KPB vom 2. November

2006, **4222a**..... Seite 13836

#### **Verschiedenes**

- Neu eingereichte Vorstösse..... Seite 13900
- Taxigutschriften ..... Seite 13886

### Geschäftsordnung

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

### **1. Mitteilungen**

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Die jetzt begonnene Sitzung dauert wie angekündigt bis mindestens 22.30 Uhr. Je nach Lage der Dinge werden wir aber bis maximal 23 Uhr tagen.

## 2. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

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

*Die Beratungen werden fortgesetzt.*

*Carmen Walker Späh (FDP, Zürich):* Die Situation ist heute paradox. Das Raumplanungsgesetz verlangt verdichtetes Bauen, während das Umweltschutzgesetz eine Verteilung der Emissionen vorschreibt, was zu einem Wachstum in der Fläche führt und damit der Zersiedelung Vorschub leistet. Das ist auch eine Schwäche der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Diese Worte stammen nicht von mir, sondern von Dieter Bürgi, Leiter Ökologie beim Migros Genossenschaftsbund. Er betont gleichzeitig, dass der Beitrag des Einkaufsverkehrs zur Luftbelastung klar überschätzt wird. Für publikumsintensive Anlagen betrage er gerade mal 3 Prozent

Die FDP hat diese Problematik erkannt und gefordert: Schluss mit dem «Erbslizzählen» bei den Parkplätzen, hin zu einer nachhaltigen Raumplanung auch bei verkehrsintensiven Anlagen. Doch, was macht man? Man orientiert sich lieber weiterhin an jeder Baubewilligung für ein Einkaufszentrum. Man kämpft lieber mittels Verbandsbeschwerde um jeden einzelnen Parkplatz, und man verschliesst beide Augen vor der Tatsache, dass trotzdem nicht weniger gefahren wird, sondern einfach bis ins nächst gelegene Einkaufszentrum, wenn es sein muss bis nach Deutschland. Dass dann dieser Einkaufsverkehr durch die Dörfer führt, weil notabene Umfahrungen nach den Vorstellungen von linksgrün nicht gebaut werden dürfen, stört das Linke und Grüne nicht. Man interpretiert das Umweltschutzrecht weiterhin und hartnäckig weiter als rein objektbezogenes Verhinderungsgesetz. Eine ökologische und in die Raumplanung eingebettete Gesamtsicht wird gar nicht in Betracht gezogen, sie käme ja vielleicht zu anderen Resultaten, was wiederum nicht ins politische Programm passen würde.

Doch nicht genug damit, man glaubt, die Menschen umerziehen zu können. Auch der wöchentliche Grosseinkauf soll mit dem Tram oder Bus erfolgen, wenn möglich mit dem Baby im Kinderwagen und dem Kleinkind am Arm. Dass sich die Einkaufsgewohnheiten, auch durch ein neues Familien- und Partnerschaftsbild, schon lange geändert haben, kümmert Sie nicht. Beim Individualverkehr kommen die althergebrachten Muster zum Vorschein. Da ist es fertig mit der fortschritt-

lichen Familienpolitik, da muss der Familienmann oder die Familienfrau, auch wenn sie erwiesenermassen in der Regel einmal pro Woche einkaufen geht und dies in grösseren Mengen tut, mit dem Bus in den Supermarkt, eben mit dem Kleinkind im Arm und dem Kinderwagen. Was aber an dieser wenig nachhaltigen Politik noch schlimmer ist: Sie verlagert den Einkaufsverkehr einfach. Es freut die Deutschen an unseren Grenzen, es freut nicht die Zürcher Dörfer, die diesen Einkaufstourismus neu verkraften müssen zum Beispiel im Weinland und im Rafzerfeld. Der Einkaufsverkehr hat, und das belegen mehrere Studien, eben seine eigenen Gesetzmässigkeiten. Und einfache Rezepte gibt es hier keine. Immerhin geht es auch um Fragen der Versorgungssicherheit für die Bevölkerung und der effizienten Nutzungen der getätigten hohen Investitionen.

Der vorliegende Richtplan wird dieser Komplexität gerecht. Er gibt nicht vor, alles gelöst zu haben. Aber er zeigt Lösungswege auf, und er setzt die Prioritäten klar und richtigerweise bei der Raumplanung. Überdies entspricht dieser Lösungssatz den neuen Richtlinien des Bundes. Sie ermöglichen nämlich neu, dass der Siedlungsplan zweckmässige Standorte ausscheidet, sofern die Kriterien dazu genügend präzise sind, was in der Kommissionsvorlage der Fall ist. In diesem Sinn bestreite ich vehement die immer wieder vorgebrachte Behauptung, der Richtplan sei nicht genehmigungsfähig. Er sei zu wenig griffig. Dafür haben Sie keinerlei Anhaltspunkte, weder vom Bund noch vom Kanton Zürich.

Der Richtplan wirkt darüber hinaus stufengerecht und entspricht damit auch dem Subsidiaritätsprinzip. Gleichzeitig stärkt der Richtplan die Regionalplanung, die mit ihrem fachlichen Know-how und ihren besonderen Kenntnissen über die örtlichen Verhältnisse einen sehr starken Stellenwert hat. Anders als in anderen Kantonen hat die Regionalplanung im Kanton Zürich nämlich einen hohen und anerkannten Stellenwert, wie es übrigens in keinem anderen Kanton der Schweiz der Fall ist oder mindestens mir nicht bekannt ist. Im Gegenzug verzichtet die Kommissionsmehrheit auf zu restriktive Vorgaben bereits im kantonalen Richtplan. Wir wollen ganz bewusst den Druck auf die Regionalplanung aufrechterhalten. Wir wollen nicht, dass die Regionalplanung sagt: Warum sollen wir noch Siedlungsplanung betreiben, wenn im kantonalen Richtplan bereits alles minuziös vorgeschrieben ist? Aufgrund der regierungsrätlichen Medienkonferenz vom 16. Januar 2007 sind die Regionalplanungen offensichtlich bereits an dieser

Arbeit, und der vorliegende Richtplan wird deren Arbeit nun beschleunigen und auf eine übergeordnete Grundlage stellen. Der Verkehrsrichtplan kommt deshalb genau zum richtigen Zeitpunkt.

Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sollen besonders gut für den Velo- und Fussverkehr erschlossen werden. Diese notwendige Differenzierung zu den Einkaufszentren unterstützt die FDP-Fraktion ausdrücklich. Bezüglich der Anbindung an den öffentlichen Verkehr sorgen die Mindestanforderungen, zusammen mit den generellen Zielsetzungen für sachgerechte Lösungen im Einzelfall und in der einzelnen Region.

Linke und Grüne werden wohl bei diesem Thema in der kommenden Debatte den Weltuntergang herbeireden und so leider einmal mehr eine mit dem Richtplan nicht kompatible Umweltpolitik der Symbole betreiben. Im Namen der FDP-Fraktion fordere ich Linke und Grüne auf, endlich die Fakten zur Kenntnis zu nehmen und einmal übers «Gärtli» hinaus zu schauen. Geben Sie der Regionalplanung die Chance, Gebiete für verkehrsintensive Anlagen im Siedlungsplan auszuscheiden. Machen Sie das zügig, je eher desto besser!

*Gabi Petri (Grüne, Zürich):* Eine kleine Philippika: Raumplanung ist eine sachübergreifende Aufgabe und hat deshalb eine wichtige Koordinationsfunktion hinsichtlich der verschiedenen, sich teilweise widersprechenden Politikbereiche, wie sie in den Zielen und Grundsätzen des RPG (*Raumplanungsgesetz*) zum Ausdruck kommen. Insbesondere das Gebot des Umweltschutzes als eine Querschnittskompetenz des Bundes hat eine enge Verflechtung von Umweltschutz und Raumplanung zur Folge. Aus dem Bundesumweltschutzrecht ergeben sich verbindliche Anweisungen für die Raumplanung. Deshalb hat bereits der Richtplan die umweltschutzrechtlichen Anforderungen zu beachten, auch bei Einkaufszentren und auch im Kanton Zürich. Dieses Koordinationsprinzip ist verletzt, wenn wichtige bundesrechtliche Vorgaben, die bei der Planung zwingend zu berücksichtigen sind, von Ihnen missachtet werden. Raumplanung hat unter anderem die Funktion, die planerischen Voraussetzungen für die Realisierung von Bauvorhaben zu schaffen. Das kann sie aber nur, wenn sie ihrer Koordinationsfunktion tatsächlich nachkommt, jedoch nicht, wenn sie die bundesrechtlichen Vorgaben ignoriert, wie das die Kommissionsmehrheit zum Beispiel bei den verkehrsintensiven Einrichtungen getan hat – bekannt auch als Einkaufs- und Freizeitzentren.

Zu den Gegebenheiten, die zu beachten sind, gehört insbesondere auch die Immissionsschutz-Gesetzgebung des Bundes, nämlich das Umweltschutzgesetz mit seinen Ausführungsverordnungen. Das gilt. Ihr Zürcher Richtplan ändert verbindliches Recht aus eigener Kraft nicht einfach ab und schon gar nicht Bundesrecht, auch wenn Ihnen dies als Shoppingcenter-Lobbyisten nicht so passt. Das ist halt unser Rechtsstaat. Es gibt keinen Rechtsstaat von Fall zu Fall. Es gibt nur einen Rechtsstaat. Richtplanfestlegungen dokumentieren zwar ein gewisses öffentliches Interesse, stehen aber immer unter dem Vorbehalt, dass ein im Richtplan festgelegtes Vorhaben in jeder Beziehung nur rechtskonform realisiert werden kann. Der Richtplan dispensiert also nicht von der Beachtung konkreter Rechtsnormen wie dem Umweltrecht zum Beispiel, auch wenn das der Freisinn in seiner geistigen Migros-Budget-Haltung zum Umweltschutzgesetz gerne anderes sähe. Je umfassender die formelle und materielle Koordination bereits auf der Stufe Richtplan erfolgt, desto mehr kann auf den nachfolgenden Stufen des Nutzungsplanungs- und Bewilligungsverfahrens, also bei Ihnen in den Gemeinden, auf diese Richtplanabklärungen zurückgegriffen werden. Mangelhafte Abklärungen auf Richtplanstufe oder auch Ihr mangelhafter Text, wie wir ihn alle kennen, müssen jedoch zwingend in den nachlaufenden Verfahren nachgeholt und nachgebessert werden, was zur Folge haben kann, dass sich ein Vorhaben nachträglich als nicht bewilligungsfähig erweist. Sie kennen es, weil Sie trotz Ihrem shopping-freundlichen Lobbyismus nicht in der Lage oder nicht willens sind, mit einem koordinierten Richtplanverfahren solche Fehler zu vermeiden – im Gegensatz zur Regierung.

Es ist also eine Schwäche der Zürcher Richtplanung, die bekannt ist, dass sie insbesondere die formellen bundesrechtlichen Vorgaben von Artikel 5 Absatz 2 Raumplanungsverordnung (RPV) nicht beachtet, nämlich raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abzustimmen und meist mit undifferenzierten Begriffen zu operieren. Damit dispensiert sich aber der Kanton Zürich in vielen Konfliktfeldern, vor allem bei Einkaufs- und Freizeitzentren von der notwendigen Koordination und Abstimmungsaufgabe. Das ARE (*Amt für Raumplanung und Entwicklung*) bemängelt dies in seinem Vorprüfungsbericht auch explizit. Ebenso bemängelt das ARE explizit das Fehlen der gemäss Artikel 7 RPV verlangten Erläuterung zum Richtplan und verlangt insbesondere Erläuterungen unter anderem zu folgenden Punkten: «Eine abschätzende Wirksamkeit der Richtplanung in Bezug auf die Nachhaltigkeitsziele zum Beispiel bezüglich der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben im Bereich der Luftreinhaltung und der CO<sub>2</sub>-Problematik».

Da ist nichts zu finden. Diese Art der Kritik bezieht sich auf die regierungsrätliche Fassung, die sich noch etwas besser präsentiert als Ihr Verkehrssalat. Wenn nun die kantonsrätliche Kommission und heute auch die Mehrheit des Kantonsrates sogar von der regierungsrätlichen Fassung abweichen, indem Sie ohne Abklärung der Umweltauswirkungen, ohne Koordination mit der Massnahmenplanung Lufthygiene sowie ohne eine raumplanungsrechtliche Abstimmung und Interessenabwägung, dafür nur einseitig Nutzungsinteressen zum Beispiel der Einkaufszentren auf der grünen Wiese durchboxen und diese Umweltinteressen ignorieren, dann ist das kaum der Kritik der ARE Rechnung getragen. Das mag Ihnen zwar egal sein, aber dieses Vorgehen erweist sich als mit den bundesrechtlichen Vorgaben nicht vereinbar. Der Richtplan ist in diesen Bereichen bundesrechtswidrig. Nehmen Sie das so zur Kenntnis! Das ist der Preis für Ihre freie, politische Willkür.

*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon):* Das Kapitel Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen scheint zu einem umstrittenen Kapitel zu werden. Zwar versuchten wir, in den Kommissionen vermittelnd zu wirken und tragfähige Lösungen zu erarbeiten. Die folgenden Debatten werden zeigen, inwieweit diese Lösungen auch im Rat selber Bestand haben werden. Parkplätze können tatsächlich als ein Mittel der Verkehrssteuerung verwendet werden. In einigen Bereichen mag dies sehr wohl sinnvoll sein, wenn beispielsweise sehr gute ÖV-Verbindungen bestehen und wenn die Güter, die mit transportiert werden, eine sinnvolle Nutzung des ÖV zulassen. Leider existieren aber auch andere Beispiele, knappe Parkplätze, welche zu einem intensiven Suchverkehr führen und den Verkehr letztlich total zum Erliegen bringen. Ideologische Extrempositionen helfen wenig. Ausgewogene Lösungen sind gefragt. Ich fordere Sie auf, sich innerhalb der Debatte nicht von ideologischen Grundsätzen, sondern vom gesunden Menschenverstand leiten zu lassen.

Um eine rasche Sitzung sicher zu stellen, erlaube ich mir, an dieser Stelle direkt auf die einzelnen Minderheitsanträge einzugehen. Unterstützung finden werden aus unserer Fraktion die Anträge 172, 173, 177, 179 und 184. Damit soll die Definition, was unter verkehrsintensive Nutzung fällt, etwas verschärft werden. Beim Karteneintrag Flughafen sollen mindestens 50 Prozent aller Personenfahrten des landseitigen Verkehrs mit dem öffentlichen Verkehrsmittel durchgeführt werden. Bei den hohen Pachtgebühren im Flughafen sollte dies nicht allzu schwierig sein.

Das unterirdische Parking Kasernenareal soll, in Absprache mit der CVP der Stadt Zürich, keinen Eintrag im Richtplan finden. Auch der Eventualminderheitsantrag zum Eintrag 171, welcher verlangt, dass beim Bewilligungsverfahren verkehrsintensiver Einrichtungen die Anforderungen gemäss den Zielsetzungen des Kapitels zu erfüllen sind, wird Unterstützung finden. Zudem werden wir einen neuen Antrag 171a stellen betreffend die nachfrage-orientierte Parkierung. Willy Germann wird diesen separat noch genauer erläutern. Ebenfalls Unterstützung finden wird der Antrag 184a der Regierung betreffend den Anforderungen an die verkehrsintensiven Einrichtungen. Dieser bildet einen ausgewogenen Kompromiss.

*Thomas Ziegler (EVP, Elgg):* Angesichts der Voten der bisherigen Fraktionssprecher, in denen schon viel Grundsätzliches und Gescheitertes gesagt wurde, vor allem seitens der SP, der Grünen und der CVP halte ich mich kurz.

Siedlungspolitik und auch Parkplatzpolitik, mit der die Entstehung von riesigen Einkaufszentren gesteuert werden kann, ist vorrangig, wenn wir nicht wollen, dass nicht einfach weiterhin ein fast ungebremster Zuwachs des MIV entstehen soll. Die massvollen Vorschläge des Regierungsrates – der sicher nicht in die extrem grüne Ecke gestellt werden kann –, die eine gute Erschliessung solcher Zentren mit dem ÖV und eine Begrenzung der Parkplätze fordern, will die Kommissionsmehrheit nun praktisch noch ganz aushebeln. Dabei wird unter anderem immer wieder mit den sperrigen Gütern operiert, die nur mit dem MIV transportiert werden können. Wir haben aber in diesen Zentren doch nicht nur lauter Baumärkte und Möbelhäuser. Ich kaufe mir doch nicht alle paar Monate eine neue Wohnwand oder einen Zentner Backsteine, um eine neue Garage im Garten zu errichten. Sehr viele Einkäufe können sehr wohl mit dem ÖV erledigt werden, wenn dieser denn punkto Erreichbarkeit und Frequenz attraktiv ist. Deshalb sind Bestimmungen gemäss Minderheitsantrag 176 zum Beispiel unbedingt verbindlich auf Richtplanstufe festzulegen, wo die minimale Entfernung zu einer S-Bahn-Station mit den entsprechenden acht Mindesthalten festgeschrieben wird. Wie nötig griffige diesbezügliche Vorschriften sind, zeigen uns allen zur Genüge die Zustände etwa in Dietlikon, aber auch im ÖV-mässig relativ schlecht erschlossenen Quartier Winterthur-Grüze. Einkaufszentren und verkehrsintensive Einrichtungen mit grossem Publikumsverkehr, wie immer sie auch definiert seien oder umschrieben werden, müssen optimal mit dem öf-

fentlichen Verkehr erreichbar sein. Der MIV dorthin muss durch Parkplatzbeschränkungen unattraktiv, oder je nach Einkauf so gestaltet werden, dass der PW nicht nötig wird. Die EVP bedauert, dass die Kommission nicht die Fassung des Regierungsrates übernommen hat. Sie wird deshalb den Hauptminderheitsantrag 171 sowie, sofern nötig, mit Ausnahme des zu weit gehenden Minderheitsantrags 178 auch die Eventualminderheitsanträge unterstützen, ebenso wie den regierungsrätlichen Antrag 184a.

*Thomas Weibel (GLP, Horgen):* Wir haben bereits viel gehört über Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen. Ich beschränke mich deshalb auf das Wesentliche.

Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen haben einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und damit auch auf das erreichbare Niveau des Modalsplits. Sie haben über das Angebot und die Verfügbarkeit von freiem Parkraum eine dosierende Wirkung oder auch eine steigernde Wirkung auf den MIV. Entsprechend gross ist die Wechselbeziehung zur Siedlungsentwicklung. Mit den Festlegungen in Park- und Ride-Anlagen und bei ÖV-Haltestellen werden wichtige Anreize für die Nutzung der kombinierten Mobilität in Regionen, welche nicht mit ÖV gesegnet sind, gesetzt. Wir begrüssen zudem ausdrücklich das Ziel, den Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr wie auch die daraus resultierenden Emissionen möglichst gering zu halten. Im Einzelfall wird das Dimensionieren von Anlagen an aus raumplanerischer Sicht sinnvollen Standorten wohl immer zu Diskussionen Anlass geben. Bestehende Strassenkapazitäten, nachgewiesene Nachfrage sowie Luft- und Lärmbelastung müssen in eine Anzahl Parkplätze umgemünzt werden. Immer wieder muss diese komplexe Materie auch von Gerichten beurteilt werden, da unsere Gesetze und Verordnungen nicht präzise genug sind.

Liberal bedeutet nicht, wie von der SVP verstanden, freie Fahrt für alle mit frei gewählten Verkehrsmitteln. In der Sprache der SVP ist das ohnehin das private Fahrzeug. Liberal bedeutet viel mehr auch Verantwortung gegenüber der Umwelt und den Mitbewohnern im Kanton. Das vermisste ich, wenn wir den Antrag der bürgerlichen KPB so verabschieden.



Die Grünliberalen werden ihrer Grundhaltung entsprechend einige der Minderheitsanträge, welche aus unserer Sicht den ruhenden Verkehr sinnvoll lenken, unterstützen und somit versuchen, die notwendigen Korrekturen an der Vorlage anzubringen.

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Nur durch klare Richtplanvorgaben, welche wir hier und jetzt festlegen, kann eine nachhaltige Wirkung erzielt werden. Aus negativen Erfahrungen wie Dietlikon exemplarisch aufzeigt, müssen Politikerinnen und Politiker doch in der Lage sein, die richtige Konklusion zu schliessen. Deshalb wollen wir hier den Finger draufhalten wie bei der Dimensionierung und Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen, den bestehenden Strassenkapazitäten, der ausgewiesenen Nachfrage sowie der Luft- und Lärmbelastung zukünftig Rechnung getragen werden muss. Wir haben nun die Gelegenheit, dieses Kapitel mit dem Minderheitsantrag 171 so anzupassen, dass es durch die Aufnahme von differenzierten und Rechtssicherheit schaffenden Festlegungen und konkreten Kriterien für die Standortfestlegung einer Überprüfung durch die Bundesämter Basel und ARE standhält. Mit diesen punktuellen Ergänzungen wird die Regierungsvorlage, wie sie auch in die öffentliche Vernehmlassung geschickt wurde, ausreichend präzise formuliert. Mehr muss nicht sein. Das haben uns Experten bestätigt.

Unterstützen Sie bitte diesen für den Verkehrsmarathon entscheidenden Minderheitsantrag, um zu verhindern, dass das Parlament wegen einem von der bürgerlichen Seite frisierten Kapitelinhalt auf die falsche Schlussstrecke geleitet wird.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Ich spreche zum Grundsätzlichen, aber auch zu einem neuen Antrag 171a. Ich weiss, es wird jetzt ein bisschen kompliziert. Ich versuche, es möglichst einfach darzustellen. Der Minderheitsantrag 171 der SP, der bis zur Ziffer 172 gilt und den regierungsrätlichen Text übernimmt, enthält gute Elemente, ist aber in sich nicht kompatibel mit den folgenden Texten der KPB. Die CVP möchte die entscheidenden zwei Sätze des regierungsrätlichen Textes übernehmen und als Kompromiss einbringen, ohne den Minderheitsantrag mit seinem ganzen Rattenschwanz insgesamt ablehnen zu müssen. Josef Wiederkehr hat schon erwähnt, welche Minderheitsanträge wir aus diesem Rattenschwanz unterstützen werden.

Ich lese die zwei Sätze aus dem regierungsrätlichen Antrag vor. Entscheidend ist die sechste Linie: «Während bei der Standortwahl raumplanerische Gesichtspunkte im Vordergrund stehen, ist bei der Dimensionierung und Bewirtschaftung von Parkieranlagen den bestehenden Strassenkapazitäten» – und jetzt gestrichen «der ausgewiesenen Nachfrage» – «sowie der Luft- und Lärmbelastung Rechnung zu tragen.» Jetzt wieder gemäss Regierung: «Steuerungsinstrumente haben den Ansprüchen der Planungssicherheit und der Marktverträglichkeit zu genügen.» (*Der Text wird projiziert.*) Ich begründe: Mehrmals haben wir gehört, wer Strassen sät, erntet Verkehr. Das stimmt sehr oft, aber nicht immer. Eines stimmt aber immer, wer Zielparkplätze sät, erntet immer Verkehr. Oder anders herum: Wer das Verkehrswachstum wirklich dämmen und beeinflussen will, muss zwingend eine angebotsorientierte Parkraumpolitik betreiben, Angebotsorientierung bei Zielparkplätzen, vor allem bei Beschäftigtenparkplätzen, die bekanntlich in den Spitzenstunden die berühmten Staus verursachen, Staus zulasten des Gewerbes. Selbst im Beschrieb des Objekteintrags für den Stadttunnel steht «restriktive Parkraumpolitik». Das war auch von der gegenüberliegenden Seite unbestritten. Das ist für die Stadt Zürich überhaupt nichts Neues. Ich erinnere an den historischen Kompromiss, der eine Plafonierung des öffentlichen Parkraums beinhaltete. Im Text der KPB zum Kapitel Parkierung tauchen im Gegensatz zur Fassung der Regierung klammheimlich wohl die zwei verhängnisvollsten Worte der Richtplanvorlage auf, nämlich «ausgewiesene Nachfrage». Die massiv wachsende Nachfrage soll einfach befriedigt werden. Also Zielparkplätze auf Teufel komm raus, wo der Raum es schlicht eigentlich nicht mehr zulassen würde. Das ist seit Jahren eine überholte Nachfrageorientierung. Wir haben seit Jahren im Kanton Zürich eine Angebotsorientierung. In der Richtplanung 1995 – die alten Hasen und Häsinnen können sich erinnern – unterlag die CVP mit einem Antrag, der ausdrücklich die Angebotsorientierung der Regierung konkretisieren wollte. Logischerweise strich jetzt die KPB die Steuerungsinstrumente aus dem regierungsrätlichen Text. Das wollen wir nicht. Wir wollen diese drin haben. Also «freie Fahrt zu Lidl und Aldi», wenn man das nach KPB übernehmen würde. Die kleineren KMU in den Zentren und Dörfern hätten das Nachsehen.

Der Zusatz der KPB wäre ein Paradigmawechsel um 20 Jahre zurück, weg von jeglichem ökologischen Denken. Das hiesse, die Städte und die grösseren Orte würden im Zielverkehr noch mehr ersticken. Das hiesse noch mehr Staus, aber jetzt auf untergeordneten Strassen. Im

Vorfeld der Richtplandebatte hat man in der Zeitschrift des KGV (*Kantonaler Gewerbeverband*) lesen können, das Kapitel stelle einen Paradigmawechsel dar. Gewiss... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Wenn wir so weitermachen und jetzt auch noch Texte projizieren, werden demnächst Powerpoint-Präsentationen vorgeführt. Ich habe zu Beginn unseres Sitzungs-marathons gesagt, es werden nur Karten aufgelegt, weil wir Karteneinträge zu legiferieren haben. Ich wünsche nicht, dass man Texte projiziert, sonst werden wir überhaupt nie mehr fertig. Texte hat ein Parlament zu verstehen, auch ohne dass sie an die Wände projiziert werden. Das machen wir bei allen anderen schwierigen Texten auch, wenn wir Gesetze legiferieren. Ich bitte Sie also um die nötige Zurückhaltung.

Wir kommen jetzt zu den Minderheitsanträgen. Ich gehe wie folgt vor: Wir werden sämtliche Minderheitsanträge gemeinsam beraten, mit zwei Ausnahmen, und zwar werden die Karteneinträge separiert. Das sind die Minderheitsanträge 177 und 178 einerseits und andererseits der Minderheitsantrag 179. Diese machen wir nach den Texten. Jetzt steigen wir in die Textanträge ein. Das sind 171 bis 176 sowie 171a und 176a, 180 bis 184.

***Minderheitsantrag 171 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das Kapitel 4.4, «Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen», ist durch den Text der zu Grunde liegenden Vorlage der Regierung zu ersetzen, vorbehältlich redaktioneller Anpassungen und der folgenden Änderungen:*

- *Kapitel 4.4.2 Punkt 1, Flughafen Zürich-Kloten: «42 %» ist zu ersetzen durch «50 %».*
- *Kapitel 4.4.2 Punkt 2, Zürich Kasernenareal: Der Punkt ist zu streichen.*
- *Kapitel 4.4.3 a) Abs. 1, Neufassung: Der Kanton erlässt Richtlinien für die Beurteilung und Bewirtschaftung von Parkplätzen. Er trägt dabei den Interessen der Wirtschaft, der Gesellschaft und der Umwelt durch die Verwendung marktwirtschaftlicher Instrumente angemessen Rechnung.*
- *Kapitel 4.4.3 a) Abs. 2, Neufassung: Als Grundlage für die regionalen Gesamtverkehrskonzepte sind ... Zielsetzungen nach Pt. 4.4.1 – Richtlinien zu Begleitmassnahmen für ...*

- Kapitel 4.4.3 a) letzter Satz, Neufassung: *Die Parkierungsanlage von kantonaler Bedeutung ist dem Gesamtverkehrscontrolling ... bei Abweichungen von den anlagenspezifischen Anordnungen sind verkehrsmindernde Massnahmen zu treffen.*
- Kapitel 4.4.3 b) Abs. 1, Satz 2: *«bei Bedarf» ist zu streichen.*

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Um aus diesem gründlich «abverheiten» Kapitel Parkierung etwas Brauchbares zu machen, kann ich Ihnen leider nur den zweitbesten Antrag vorstellen. Den am besten dazu geeigneten, unseren Minderheitsantrag 1 auf Rückweisung der ganzen Vorlage, haben Sie leider verschmäht. Ein Klüngel aus Baulandbauern, Baujuristen, Baumeistern, Spezialtiefbauern und Grossverteilern hat hier mit einem gehörigen Schuss Ideologie der seligen Autopartei ohne jede Gesprächsbereitschaft einen gänzlich ungeniessbaren Brei diktiert. Den Preis dafür haben wir aus der Kommissionskasse entrichtet: 2000 Franken für die Meinungsäusserung eines Parteigutachters, ohne vorherige Ankündigung des Preises, ohne Konkurrenzofferte, ohne Umtauschmöglichkeit und vor allem – das ist der Hammer! – ohne Cumuluspunkte. Mit diesem nur zweitbesten Antrag präsentieren wir Ihnen den Text der Regierungsvorlage, ergänzt um sechs Punkte. Das ist der Kompromiss, mit dem wir Ihnen sehr weit und sehr wirtschaftsfreundlich entgegenkommen. Ein Kompromiss beinhaltet immer ein gegenseitiges Entgegenkommen, das wir von Ihnen bisher in dieser Frage nicht erlebt haben.

Die Vorprüfung des Bundes attestiert dem Regierungsvorschlag, dass er einen systematisch möglichen Lösungsvorschlag präsentiert, der jedoch im Detail überprüft und auch verschärft werden muss, um genehmigungsfähig zu sein. Inhaltlich geht es darum, dass klare, nachvollziehbare Definitionen und Kriterien für Standortvoraussetzungen festgelegt werden, nämlich die Lage im Einzugsbereich von 300 Metern einer S-Bahn-Station mit mindestens acht Zugshalten pro Stunde oder eine Lage im Einzugsbereich von 150 Metern eines anderen ÖV-Mittels mit mindestens 16 Stundenhalten. Diese Anforderungen werden auf Kantonsgebiet in 2600 Hektaren Bauzone erfüllt, wovon 150 Hektaren frei verfügbar sind. Fahrplanverdichtungen auf S-Bahn- und Bus-Netz werden dieses Einzugsgebiet noch wesentlich vergrössern. Diese Spielregeln schaffen Planungssicherheit, erlauben die bessere Nutzung bereits getätigter Investitionen und stärken die Ortszentren gegenüber der Zersiedelung auf der grünen Wiese und ermöglichen eine optimierte Verkehrsbewältigung. Es ist sinnvoll, mit raumplane-

rischen Mitteln zu vermeiden, dass Private durch den Bau von Grossanlagen praktisch den Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln mit Kostenfolgen zulasten des Gemeinwesens erzwingen. So viel zum wesentlichen Gehalt des Kapitels Parkierung in der Vorlage 4222.

Zusätzlich beantragen wir Ihnen folgende sechs Punkte, die sich auf den Text der Regierungsvorlage beziehen.

Erstens: Der Modalsplit für den Flughafen ist auf 50 Prozent zu erhöhen. Aufgrund seines sich laufend verschiebenden Nutzungs-Schwerpunkts Richtung nicht Luftfahrt bezogener Aktivitäten müssen strengere Ansprüche gestellt werden.

Dann zweitens: Der Eintrag des Kasernen-Parkings ist dem paläontologischen Museum der Abteilung Fossilien aus dem 20. Jahrhundert zu übergeben. Der Eintrag des Stadttunnels erfolgte gemäss Ihrer Begründung ausschliesslich, um Verkehr aus Südwest auf direktem Weg nach Nordost durchzuleiten. Ein City-Zubringer ist nicht beabsichtigt. Es braucht also dieses Parking auch nicht. Der Eintrag ist einzig dazu geeignet, noch auf Jahrzehnte hinaus eine vernünftige städtebauliche Entwicklung des Kasernenareals zu verhindern.

Drittens: Selbstverständlich sollen die Richtlinien in Absatz 4.3 nicht nur den wirtschaftlichen Interessen Rechnung tragen, sondern da es spätestens seit den Umweltabkommen von Rio Allgemeingut ist, auch denjenigen der Gesellschaft und der Umwelt.

Viertens: Für die Erarbeitung der regionalen Gesamtverkehrskonzepte zu den Begleitmassnahmen für verkehrsintensive Einrichtungen braucht es nicht nur eine unverbindliche Arbeitshilfe, sondern verbindliche Richtlinien, um kantonsweit einen einheitlichen Vollzug zu gewährleisten.

Fünftens: Die kantonale Parkierungsanlage Flughafen ist in dem kantonalen Gesamtverkehrscontrolling zu unterstellen, und es sind verkehrsmindernde Massnahmen zu treffen, wenn die Anordnungen bezüglich dieser Anlage nicht eingehalten werden.

Sechstens: Die Regionen müssen geeignete Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen nicht nur bei Bedarf, Lust und Laune bezeichnen, sondern sowieso und immer.

Mit den solchermassen präzisierten Kapiteln lassen sich die Anforderungen des Bundes erfüllen. Darunter geht es nicht. Darunter liegt auch der neue vorliegende Antrag Willy Germann, mit seiner wunderbaren Prosa, die uns nicht weiter stört, die aber nur Grundsätze definiert und keine Kriterien festlegt.

Es geht auch nicht mit irgendeinem Wischiwaschi-Antrag aus der Küche Christian Gabathulers (*Chef Amt für Raumplanung und Vermessung, ARV*), der nachträglich die Gesprächsverweigerung der bürgerlichen Mehrheit aufweichen will. Es gab genügend Diskussionsmöglichkeit in der Kommission, aber es hat eine zweite Lösung gefehlt, um zu reflektieren, wo die Probleme liegen. Dafür ist es jetzt zu spät. So aus dem Stegreif lässt sich dieses Machwerk nicht mehr zurecht-schustern.

Ich bitte Sie, unserem Minderheitsantrag zuzustimmen.

#### 4.4.1 Zielsetzungen

##### a) Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen

***Eventualminderheitsantrag 172 (zu 171) Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:***

##### *1. Absatz, Neufassung*

*Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten ... und an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 2000 Fahrten (Summe der Zu- und Wegfahrten) von Personenwagen erzeugen.*

*Monika Spring (SP, Zürich):* Dieser Eventualminderheitsantrag, der natürlich hinfällig würde, wenn Sie unseren Hauptantrag annehmen, beinhaltet eine der wichtigsten Festlegungen und betrifft eine der eminentesten Verschlechterungen in diesem Kapitel. Es geht um die Frage, wie die verkehrsintensiven Einrichtungen überhaupt definiert werden. 2000 Fahrten an 100 Tagen pro Jahr, das ist nicht einfach aus der Luft gegriffen. Da haben sich unsere Verwaltungsvertreter die grosse Mühe gemacht, dass sie wirklich nachgeforscht haben, was der Bund heute darunter versteht und vor allem, wie die Praxis des Bundesgerichts in dieser Frage ist. Es ist ganz klar, dass die Praxis des Bundesgerichts genau diese Anzahl den wichtigen Entscheiden, die in den vergangenen Jahren gefällt worden sind, zugrunde gelegt hat.

Wenn Sie Rechtsicherheit wollen – das war eines der wichtigsten Ziele in diesem Richtplan und vor allem im Kapitel Parkierung –, dann stimmen Sie unserem Antrag zu. Diese Zahl ist wirklich entscheidend. Gerade wenn Sie an Aldi und Lidl denken, dann müssen Sie eine Zahl festlegen, die wirklich einen bedeutenden Einfluss auf den Verkehr, auf die Strassen und vor allem auf die betroffene Bevölkerung, die an diesen Strassen lebt, hat.

Wir bitten Sie um Zustimmung zum Eventualminderheitsantrag 172.

*Regierungsrätin Ursula Gut:* Die Situation bezüglich der verkehrsintensiven Einrichtungen ist für Investoren, Gemeinden und Grundeigentümer unbefriedigend. Das Ziel der regierungsrätlichen Vorlage war, die Planungssicherheit für verkehrsintensive Einrichtungen zu erhöhen. Der Antrag der Kommission weicht jedoch in drei wesentlichen Punkten vom regierungsrätlichen Antrag ab.

Erstens: Die Kommission ist der Ansicht, dass eine verkehrsintensive Einrichtung erst dann als solche bezeichnet wird, wenn sie an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3000 Fahrten erzeugt. Der Regierungsrat hat diese Zahl bei 2000 Fahrten festgelegt.

Zweitens: Gemäss Kommission werden die Standortvoraussetzungen, das heisst die erforderliche Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr erfüllt, wenn die Anlage im Einzugsbereich einer ÖV-Haltestelle mit mindestens vier Halten pro Stunde liegt. Der Regierungsrat hat diesbezüglich einerseits zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln unterschieden und andererseits eine höhere Bedienungsfrequenz beantragt.

Drittens: Für die Festlegung von Eignungsgebieten auf regionaler Stufe wurden von der Kommission die Eignungskriterien näher definiert, wobei die erforderliche ÖV-Erschliessungsqualität weitgehend offen bleibt.

Ich nehme insbesondere zu den Standortvoraussetzungen Stellung. Die Kommission beantragt, dass die Standortvoraussetzungen für verkehrsintensive Einrichtungen im Einzugsgebiet von 300 Metern einer ÖV-Haltestelle mit mindestens vier Halten pro Stunde erfüllt sein sollen. Dies bedeutet, dass entlang einer Linie mit einem Halbstundentakt, egal ob S-Bahn, Tram oder Bus die Anforderungen erfüllt wären. Dies entspricht einem Angebot, wie es in einem grossen Teil des Kantons anzutreffen ist. Diese Anforderungen werden beispielsweise auch an den S-Bahn-Stationen Hettlingen oder Hedingen beziehungsweise an den Bushaltestellen in Grüningen oder in Geroldswil erfüllt. Dass die Errichtung von verkehrsintensiven Einrichtungen an solchen Standorten aus verschiedenen Gründen sehr problematisch ist, ist nachvollziehbar und braucht nicht weiter ausgeführt zu werden.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang nochmals daran, dass es sich bei Einrichtungen mit 2000 Fahrten pro Tag, wie der Regierungsrat vorschlägt beziehungsweise 3000 Fahrten pro Tag gemäss Antrag der Kommission um sehr grosse Anlagen handelt. Vielleicht ist Ihnen der Fall Sihlpark in Gattikon-Thalwil bekannt. Bei diesem Vorhaben war auch die Frage der nötigen ÖV-Erschliessungsqualität Gegenstand ei-

nes Verwaltungsgerichtsentscheids. Beim Sihlpark handelte es sich jedoch um ein Objekt mit deutlich weniger als 2000 Fahrten pro Tag. Dennoch wurde vom Verwaltungsgericht gefordert, dass mindestens an Freitagen und Samstagen die nahe gelegene Bushaltestelle mit 8 Halten pro Stunde bedient werden soll. Bei grösseren Vorhaben wie zum Beispiel beim Fall Adliswil wurde jeweils eine noch bessere Erschliessungsqualität gefordert. Nach Einschätzung des Regierungsrates ist deshalb davon auszugehen, dass die von der Kommission formulierten Standortanforderungen im Falle eines Gerichtsentscheids nicht gestützt werden könnten.

Aus dem Text der Kommission geht zudem nicht klar hervor, welche Erschliessungsqualität bei Gebietsfestlegungen im regionalen Richtplan beziehungsweise in einem Sondernutzungsplan gefordert werden soll. Dies kann zu weiteren Rechtsunsicherheiten führen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Kommission beabsichtigt, Standortanforderungen zu definieren und planerische Optionen offen zu halten, welche im Baurecht nicht durchgehalten werden können. Dem Investor und der Gemeinde würde im Verkehrsrichtplan etwas versprochen, was im Baubewilligungsverfahren aufgrund der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und Rechtssprechung zu grossen Unsicherheiten führen würde.

Zur Verbesserung der Rechtssicherheit und zur Sicherung der Standortattraktivität des Kantons Zürich bitte ich Sie daher, dem Antrag der Regierung zu folgen und den Minderheitsanträgen 172 und 176 Folge zu leisten.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Es hat sich eine Unsicherheit ergeben, wie wir hier weiterfahren. Es ist so, dass zu allen Minderheitsanträgen die Erstunterzeichner sprechen können. Wenn wir diese 13 oder 14 durchhaben, dann sind die freien Redner dran, die reagieren können.

***Eventualminderheitsantrag 173 (zu 171) Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*2. Absatz, 1. Satz, Neufassung*

*Für eine möglichst umweltverträgliche und zuverlässige Verkehrsabwicklung sowie für die Minimierung des Flächenbedarfs des ruhenden Verkehrs ist eine hohe Erschliessungsqualität durch öffentliche Verkehrsmittel sowie den Fuss- und Veloverkehr erforderlich.*



**Eventualminderheitsantrag 174 (zu 171) Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring:**

2. Absatz, 2. Satz, Neufassung

*Bestehende Bauten und Anlagen mit intensivem Publikumsverkehr sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Fuss- und Veloverkehr erreichbar zu erschliessen.*

**Eventualminderheitsantrag 175 (zu 171) Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:**

2. Absatz, zusätzlicher 3. Satz:

*Bestehende Bauten und Anlagen mit intensivem Publikumsverkehr, welche den Standortvoraussetzungen nicht genügen, haben jährliche Ausgleichszahlungen pro Parkfeld als Beitrag an die Kosten der notwendigen ÖV-Erschliessung zu leisten, bis zu dem Zeitpunkt, wo die Standortvoraussetzungen erfüllt sind.*

**Eventualminderheitsantrag 176 (zu 171) Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:**

3. Absatz, Neufassung

*Zur Wahrung der Rechtssicherheit erfüllen – unter Voraussetzung der Zulässigkeit gemäss Bau- und Zonenordnung – Gebiete im Einzugsbereich von 300 Metern einer S-Bahn-Station mit acht oder mehr Zugshalten pro Stunde, oder im Einzugsbereich von 150 Metern der Haltestelle eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit 16 oder mehr Halten pro Stunde, die Standortanforderungen für verkehrsintensive Einrichtungen.*

*Gabi Petri (Grüne, Zürich):* Die von der Kommission vorgesehenen 3000 Fahrten erweisen sich als im interkantonalen Vergleich und in Berücksichtigung der vorhandenen wissenschaftlichen Studien ganz offensichtlich als zu hoch. Dazu kommt, dass damit die Definition der UVP des Bundes für Anlagen, die die Umwelt erheblich belasten können und deshalb der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, mit Ihrer Definition nicht unterlaufen werden. Sie machen aber ohnehin, was Sie wollen.

Ich darf Ihnen sagen, es bleibt die bundesgerichtliche Rechtsprechung, auch im Fall Schlieren zu den überdurchschnittlichen Emittenten als bundesgerichtliche Vorgabe, wenn Sie sich daran zu erinnern vermögen. Dieser Bundesgerichtsentscheid bleibt massgebend. Machen Sie doch, was Sie wollen!

*Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt):* Im Gegensatz zu meiner Vorrednerin stehe ich stolz dazu, meine Interessensbindung hier bekannt zu geben. Ich bin in der Verwaltung des Migros-Genossenschaftsbundes tätig.

Die Diskussion um verkehrsintensive Einrichtungen hat alle Merkmale eines Politikums. Aus einer Mücke wird ein Elefant gemacht, das Problem wird so lange in Dimensionen hoch stilisiert, die mit den realen Gegebenheiten nichts mehr zu tun haben, bis die Propagandisten sogar noch zu glauben beginnen, was sie bar jeglicher Fakten und Datenlagen erzählen. Tatsache ist, der Anteil der verkehrsintensiven Anlagen an der Gesamtverkehrsleistung ist gering, 3 Prozent, das haben Sie bereits gehört. Gemäss den Perspektiven des ARE, das Sie gerne nur zu Ihren Gunsten zitieren, stagniert dieser verkehrsintensive Anlagenverkehr bis ins Jahr 2030. Der Anteil verkehrsintensiver Anlagen am Ärgernis Stau ist ausserordentlich gering, denn dort, wo die Parkieranlagen vorhanden sind, entsteht dieser Stau nicht.

Die Fokussierung auf die VE (*verkehrsintensive Einrichtungen*) des Detailhandels ist weder sachgerecht noch verhältnismässig. Einkaufen ist Warentransport. Wocheneinkäufe sind ohne Auto für einen durchschnittlichen Haushalt nicht zu bewältigen.

Zur Datenlage: Es besteht eine relativ grosse Unsicherheit bezüglich den spezifischen Verkehrspotenzialen («SVP») von VE. Sie schwanken zwischen 9 und 18, auch gemäss der neuen Norm, welche seit dem 1. Februar 2006 in Kraft ist und sich auf eine weitere Norm bezieht, die es noch gar nicht gibt. Die Zahlen des Genossenschaftsbunds beziehungsweise der Genossenschaft Migros Zürich sowie der Durchschnitt der Bahnpreise auf dem Leitfaden der Stadt Zürich weisen auf ein «SVP» von 14 hin. Damit wird die UVP-Grenze von 300 Parkplätzen unter einer Annahme von 14 «SVP» bei 4200 Fahrten erreicht und nicht bei 2000 oder 3000. Konkret würde bei der Schwelle von 2000 Fahrten bei Einkaufszentren in Adliswil, Dübendorf, Meilen bereits eine UVP nötig. Bei der Zahl der Minderheiten von 3000 wären es noch Wädenswil, Altstetten und Zürich-Brunau. Würde man die UVP-Grenze von 300 Parkplätzen mit einem durchschnittlichen

«SVP» von 14 nehmen, wäre für keine der untersuchten Anlagen eine UVP nötig. Das heisst, die Zahl, welche sachgerecht, umwelt- und wirtschaftsfreundlich in einem wäre und erst noch der Umweltschutzgesetzgebung respektive den Vorschriften über die UVP entspräche, liegt bei 4200 Fahrten.

Da der Forschungsstand bezüglich «SVP» von VE sehr unbefriedigend ist, und wir uns in der Wirtschaft gewohnt sind, unsere Anträge auf gesicherte Fakten und Daten einzubringen, verzichten wir im heutigen Zeitpunkt auf weitergehende Forderungen, ersuchen Sie aber dringend, dem Antrag der Mehrheit mit 3000 Fahrten, das heisst 1500 Fahrzeugen pro Tag zu folgen.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Regierungsrätin Ursula Gut hat Ihnen klar erklärt, worum es hier geht. Gabi Petri hat es mit ihrem nicht angemessenen Votum deutlich illustriert.

Es geht darum, ob wir politisch handeln wollen, bevor es zu spät ist, oder ob wir Gabi Petri definitiv zu einer Gerichtsinstanz salben wollen, die über der Politik steht? Es kann nicht sein, dass mangels politischen Willens der VCS (*Verkehrsklub Schweiz*) bestimmt, wo gebaut wird und wo nicht. Das ist weder im Interesse der Gemeinden noch im Interesse des VCS. Er macht das nur, weil die Behörden und wir hier drin nicht handeln. Deshalb geht es darum: Setzen Sie die Limiten so, dass wir hier politisch entscheiden aufgrund der Sachlage, aufgrund der Gerichtsurteile, aufgrund der Probleme, die wir in den Gemeinden haben. Ich erinnere an den Baustopp, der in Dietlikon seit zwei Jahren gilt und der jetzt durch ein komplettes Bauverbot für neue Läden abgelöst werden soll. Die Kommission hat sich die Misere dort draussen in dieser Shoppingmeile angesehen.

So darf es nicht weiter gehen. Machen Sie nicht Gabi Petri zur definitiven Instanz über die Verkehrspolitik im Bereich Parkplätze! Das ist nicht korrekt. Ich weiss, dass sie das auch nicht will. Deshalb geht es darum, diese Limiten so anzusetzen, dass wenn die Gemeinden diese Limiten anwenden, sie nachher vor Gericht auch Bestand haben. Bleiben Sie vernünftig. Es nützt Ihnen nichts, einen extremistischen Richtplangentext durchzuboxen, der nachher überhaupt nichts gilt.

Ich empfehle Ihnen, die Minderheitsanträge 172 und 176, wie auch von Baudirektorin Ursula Gut empfohlen, anzunehmen.

*Gabi Petri (Grüne, Zürich), spricht zum zweiten Mal:* Ich kann Sie beruhigen, Ruedi Lais. Die Schwellenwerte zur UVP als überdurchschnittliche Emittenten sind nicht vom Stuhle Gabi Petri aus gefordert, sondern das ist eine Bundesgesetzgebung. Nicht ich bin der Massstab, sondern der Bund.

*Abstimmungen*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 73 Stimmen, den Minderheitsantrag 171 abzulehnen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 70 Stimmen, den Antrag 171a abzulehnen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 83 Stimmen, den Minderheitsantrag 172 abzulehnen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 81 Stimmen, den Minderheitsantrag 173 abzulehnen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 73 Stimmen, den Minderheitsantrag 174 abzulehnen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 73 Stimmen, den Minderheitsantrag 175 abzulehnen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 77 Stimmen, den Minderheitsantrag 176 abzulehnen.**

***Antrag 176a Regierungsrätin Ursula Gut:***

***3. Absatz, Änderung***

*Im Interesse der Rechtssicherheit bis zur Umsetzung der raumplanerischen Vorgaben (vgl. Pt. 4.4.3b und c) und unter der Voraussetzung der Zulässigkeit gemäss Bau- und Zonenordnung oder eines Sondernutzungsplans erfüllen alle Gebiete die Standortvoraussetzungen für verkehrsintensive Einrichtungen im Einzugsbereich von 300 Metern*

*einer S-Bahnstation oder im Einzugsbereich von 150 Metern einer Haltestelle eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit jeweils mindestens 8 Halten pro Stunde.*

*Regierungsrätin Ursula Gut:* Ich stelle diesen Antrag, nachdem Sie die Minderheitsanträge 172 und 176 abgelehnt haben. Der Regierungsrat ist dezidiert der Ansicht, dass mit der Vorlage 4222a die angestrebte Rechtssicherheit nicht erreicht werden kann, denn diese Vorlage würde verkehrsintensive Einrichtungen auch an Bushaltestellen wie in Grüningen und Geroldswil oder etwa bei der S-Bahn-Station Aathal zulassen. Dies stünde im Widerspruch zu den räumlichen Entwicklungsvorstellungen des Kantons Zürich, wonach die Siedlungsentwicklung nach innen erfolgt, Versorgungsangebote für alle Teile der Bevölkerung auf möglichst kurzen Wegen erreichbar und freie Landschaften erhalten werden sollen.

Aus meiner Sicht muss die Vorlage 4222a daher noch leicht angepasst werden. Ich beantrage Ihnen unter Punkt 4.4.1 Litera a den dritten Absatz wie folgt zu ändern: «Im Interesse der Rechtssicherheit bis zur Umsetzung der raumplanerischen Vorgaben, vergleiche Punkt 4.4.3 b und c, und unter der Voraussetzung der Zulässigkeit gemäss Bau- und Zonenordnung oder eines Sondernutzungsplans erfüllen alle Gebiete die Standortvoraussetzungen für verkehrsintensive Einrichtungen im Einzugsbereich von 300 Metern einer S-Bahnstation oder im Einzugsbereich von 150 Metern einer Haltestelle eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit jeweils mindestens 8 Halten pro Stunde.»

Mit diesem Antrag respektiere ich die Vorarbeiten der Kommission weitgehend, namentlich die Definition von verkehrsintensiven Einrichtungen. Hier müssen wir uns allerdings dessen bewusst sein, dass auch Einrichtungen mit weniger als 3000 Fahrten UV-pflichtig sein können und einen entsprechenden Nachweis erbringen müssen. Trotzdem kann mit der vorgeschlagenen Formulierung das Ziel einer verbesserten Rechtssicherheit erreicht werden. Auch die Marktverträglichkeit ist sichergestellt, da rund ein Fünftel der Bauzonen im Kanton Zürich die genannten Vorgaben erfüllen. Nicht zuletzt bleibt auch das Subsidiaritätsprinzip gewahrt.

Ich bitte Sie daher, in diesem Punkt der regierungsrätlichen Vorlage entgegenzukommen und meinem Antrag Folge zu leisten.

*Ruedi Lais (SP, Zürich):* Es geht hier um die konkrete Frage, ob Einkaufszentren und andere publikumsintensive Anlagen an Buslinien grundsätzlich bewilligungsfähig sind, oder ob es dafür schienengebundene Massenverkehrsmittel in vernünftiger Distanz braucht. Wir sind klar der Meinung – der Regierungsrat war es in seiner Vorlage ja ebenfalls –, dass es schienengebundene Massenverkehrsmittel in vernünftiger Nähe braucht für eine publikumsintensive Anlage. Ob nun ein Ortsbus oder ein Regionalbus im 7-, 9- oder 12-Minutentakt im Stau steht vor diesen Einkaufszentren, ist für uns relativ irrelevant.

Die SP-Fraktion sieht keine wesentliche Verbesserung in diesem Antrag. Er ist auch auf eine etwas merkwürdige Art zu Stande gekommen. Der Dienstagnachmittag wurde offenbar für einen Ausflug mit der Baudirektorin genutzt. Es ist schade, dass die Gesamtregierung in dieser Koalition nicht dabei war. Für die SP spielt es keine grosse Rolle, wie viele Busse nun zu einem solchen Einkaufszentrum fahren.

Lassen Sie mich als Praktiker eines Verkehrsbetriebs (*Verwaltungsrat Verkehrsbetriebe Glatttal, VBG*), der direkt beim grössten Einkaufszentrum des Kantons Zürich seine Aufgabe erfüllt, sagen: Die Fahrpläne werden nicht aufgrund der Richtpläne festgelegt, sondern aufgrund der Nachfrage und der Möglichkeiten, überhaupt durch diese dicht besiedelten und dicht verstopften Gebiete mit Bussen noch durchzukommen.

Deshalb ist es noch irrelevanter, ob wir nun mehr oder weniger Buslinien zu diesen Anlagen vorschreiben, wünschen oder phantasieren. Wir bleiben bei diesem Antrag deshalb sitzen.

*Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen):* Ich muss Ruedi Lais widersprechen. Auch als Verwaltungsrat der VBG werden die Ausführungen nicht richtiger, die Sie heute präsentiert haben. Die Einkaufsmeile Dietlikon wird jetzt saniert. Es werden dort Busspuren vom Kanton erarbeitet, sind in der Planung und sollten innert Kürze in Betrieb genommen werden.

Zum regierungsrätlichen Antrag: Die SVP wird dieser Änderung zustimmen im Sinne, wie Sie das erwähnt haben, dass die Rechtssicherheit gewährleistet ist. Die Argumente sind für uns stichhaltig. Darum werden wir diesen Antrag unterstützen.

*Carmen Walker Späh (FDP, Zürich):* Zunächst halte ich fest, sehr geehrter Herr Fraktionschef der SP (*Ruedi Lais*), dass ich die Vorwürfe, die Sie an Baudirektorin Ursula Gut gerichtet haben, in aller Form zurückweise. Ich halte sie nicht für angebracht in einer Diskussion wie heute. Wir machen heute Raumplanung. Wir machen heute nicht Gesetzgebung, auch wenn Sie das immer wieder wollen. Wir machen nicht «Erbslizzählen». Wir sprechen nicht davon, wie viele Fahrten man zu irgendeinem Gebäude führen darf, sondern wir schaffen die raumplanerischen Voraussetzungen für ein künftiges Planungs- und Baugesetz und dann die Bewilligungen dazu.

Der Vorschlag, den uns Regierungsrätin Ursula Gut, präsentiert hat, dünkt uns plausibel. Wir können diesem Vorschlag auch als Kompromissvorschlag zustimmen, weil er die Voraussetzungen übernimmt, für die wir uns eingesetzt haben; Voraussetzungen, für die Sie sich übrigens mehrere Male vorher im Rat geäußert haben. Sie wollten immer, dass man publikumsintensive, heute verkehrsintensive Anlagen im Siedlungsplan verankert. Genau das tun wir. Wir geben jetzt der Regionalplanung die Chance, unter ganz genauen Kriterien entscheidende Gebiete auszuscheiden. Der Vorschlag von Regierungsrätin Ursula Gut nimmt dies auf. Es gibt die Möglichkeit der Regionalplanung. Er ist im Sinne einer Übergangsregelung ein taugliches Instrument.

Ich bitte Sie dringend, liebe SP und liebe Grüne, haben Sie doch einmal den Mut, in dieser Richtplandebatte auch zu einem Kompromissvorschlag zu stehen. Sie haben sich jetzt in der ganzen Debatte ausserordentlich unversöhnlich gezeigt, während wir unsererseits (*Unruhe*) verschiedene Anträge unterstützt haben. Ihrerseits ist das noch nicht ein einziges Mal in dieser Debatte vorgekommen. Haben Sie bitte den Mut dazu!

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Busse sind für uns durchaus Erschliessungsmöglichkeiten im öffentlichen Bereich. Wir sind der Meinung, dass sie ein Mittel sind, um solche verkehrsintensiven Zentren zu erschliessen. Wenn ich von Kloten aus nach Wallisellen ins grösste Einkaufszentrum gehen möchte, dann kann ich nicht mit dem Zug nach Oerlikon und von dort nach Wallisellen fahren. Da ist ein direkter Bus. Das ist eine Alternative. Das ist eine Möglichkeit. Man muss in den Gemeinden der Region schauen, dass diese Busse nicht im Stau stecken bleiben. Mich erstaunt die SP-Haltung, die den Bus als zweitklassige öffentliche Erschliessungsmöglichkeit bezeichnet.

Mich erstaunt natürlich auch Carmen Walker, wenn sie sagt, man solle den Mut zu Kompromissen haben. Sie haben auf Ihrer Seite genügend gezeigt, dass Sie eigentlich nicht sehr kompromissbereit gewesen sind. Die EVP ist es aber. Wir stimmen dem Antrag der Regierung zu. Wir sagen, der Spatz in der Hand sei uns lieber als die Taube auf dem Dach.

*Thomas Weibel (GLP, Horgen):* Ich verzichte auf weitere Äusserungen und schliesse mich dem Votum von Peter Reinhard an.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 106 : 0 Stimmen, dem Antrag 176a zuzustimmen.**

#### *4.4.3 Massnahmen zur Umsetzung*

##### *a) Kanton*

***Eventualminderheitsantrag 180 (zu 171) Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:***

*Zusätzlicher Absatz, einzufügen vor dem 1. Absatz:*

*Der Kanton setzt für das ganze Kantonsgebiet verbindliche Vorgaben für die Beurteilung und Bewirtschaftung von Parkplätzen fest; er trägt dabei den Interessen der Wirtschaft, der Gesellschaft und der Umwelt durch die Verwendung marktwirtschaftlicher Instrumente Rechnung.*

***Minderheitsantrag 181 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Zusätzlicher Absatz, einzufügen vor dem 1. Absatz*

*Der Kanton erlässt Richtlinien für die Beurteilung und Bewirtschaftung von Parkplätzen. Er schreibt eine Pooling-Pflicht auf dem ganzen Kantonsgebiet vor und trägt damit den Interessen der Wirtschaft durch die Verwendung marktverträglicher Instrumente angemessen Rechnung.*



**Eventualminderheitsantrag 182 (zu 171) Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:**

*1. Absatz, Neufassung*

*Als Grundlage für die regionalen Gesamtverkehrskonzepte und die nachgelagerten Planungen sind – gestützt auf die Zielsetzungen nach Pt. 4.4.1 – Richtlinien zu Begleitmassnahmen für verkehrsintensive Einrichtungen zu erarbeiten.*

*b) Regionen*

**Eventualminderheitsantrag 183 (zu 171) Eva Torp, Thomas Hardegger,**

**Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring:**

*2. Absatz, Neufassung*

*Für das Festlegen von geeigneten Gebieten für verkehrsintensive Einrichtungen gelten zusätzlich zu den Anforderungen gemäss 4.4.1 a) Abs. 3 folgende Anforderungen:*

*– Koordination ...*

*...*

*c) Gemeinden*

**Eventualminderheitsantrag 184 (zu 171) Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:**

*4.4.3 c), Neufassung (Streichung 2. Absatz)*

*Die Gemeinden überprüfen die Bau- und Zonenordnung, den ... und passen sie nötigenfalls den Zielsetzungen gemäss Pt. 4.4.1, den regionalen Richtplänen und den Erkenntnissen aus regionalen Gesamtverkehrskonzepten an.*

*Im Bewilligungsverfahren für verkehrsintensive Einrichtungen sind die Anforderungen gemäss Pt. 4.4.1 zu berücksichtigen.*

*Monika Spring (SP, Zürich):* Eine Hauptkritik auch an der Veränderung dieses Kapitels war, dass die ganze Tabelle herausgekippt wurde, welche die Voraussetzungen für verschiedene Arten von verkehrssintensiven Anlagen festgelegt hätte, unter anderem auch für bestehende verkehrssintensive Anlagen.

Das ist etwas ganz Wichtiges, denn Sie wissen alle, dass zum Beispiel das Glattzentrum nach wie vor fast 4500 Gratisparkplätze anbietet. Die ganzen Strassen müssen vom Kanton bewirtschaftet beziehungsweise geplant und dimensioniert werden. Es geht einfach nicht an, dass die grossen Profite bei den verschiedenen Fachmärkten und Einkaufszentren liegen, während die Kosten von den Steuerzahlenden be-  
rappt werden.

Wir sind der Meinung, dass auch bestehende publikumsintensive Einrichtungen unbedingt erfasst werden müssen mit diesem Richtplan, denn es ist höchste Zeit dafür, dass diese Ungerechtigkeiten zwischen verschiedenen Einrichtungen nicht mehr bestehen bleiben. Wir bitten Sie in diesem Sinne auch, marktwirtschaftliche Instrumente einzuführen, um diese Anlagen zu bewirtschaften, und zwar im Sinne von Lenkungs-massnahmen, damit endlich diese Kosten, die im Bereich der Immissionen und des Lärms verursacht werden, für die umliegende Bevölkerung bezahlt werden können, und zwar durch die Verursacher selbst. Bitte stimmen Sie diesem Antrag zu.

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Ich rede zum Minderheitsantrag 178, Flughafen Kloten.

Bei diesem Einzelobjekt konnte in der Vergangenheit beobachtet werden, wie Parkhäuser wie Gras aus dem Boden schossen. Offensichtlich lässt sich mit dem Nutzen des motorisierten Individualverkehrs gut Geld verdienen. Das ist zwar nicht der Punkt, aber es ist ein Beweis dafür, dass den Betreibern der Anlage die Sorge zur Umwelt relativ egal ist.

Wir Grünen fordern hier, dass im Flughafen Zürich-Kloten die Bewirtschaftung der Anlage sich am Ziel orientieren muss, dass mindestens 80 Prozent aller Personenfahrten im landseitigen Verkehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen sind.

#### *Abstimmungen*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 65 Stimmen, den Minderheitsantrag 180 abzulehnen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 64 Stimmen, den Minderheitsantrag 181 abzulehnen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 67 Stimmen, den Minderheitsantrag 182 abzulehnen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 55 Stimmen, den Minderheitsantrag 183 abzulehnen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit Stichentscheid des Präsidenten mit 84 : 83 Stimmen, dem Minderheitsantrag 184 zuzustimmen.**

#### *4.4.2 Karteneinträge*

***Eventualminderheitsantrag 177 (zu 171) Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*– Flughafen Zürich-Kloten: Die Bewirtschaftung der Anlage orientiert sich am Ziel, wonach mindestens 50 % aller Personenfahrten im landseitigen Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen sind.*

***Minderheitsantrag 178 Peter Weber:***

*– Flughafen Zürich-Kloten: Die Bewirtschaftung der Anlage orientiert sich am Ziel, wonach mindestens 80 % aller Personenfahrten im landseitigen Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen sind.*

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang):* Das Bundesgericht hat dem Flughafen Zürich-Kloten im Rahmen der Überprüfung der Umweltverträglichkeit bei der Bewilligung der fünften Ausbautappe maximal 17'000 Parkplätze bewilligt. Zu Grunde lag dort, dass einmal ein Betrieb bis 420'000 Bewegungen stattfinden würde. Diese 420'000 Bewegungen würden dann einen Parkplatzbedarf mit den umliegenden Anlagen von etwa 17'000 Parkplätzen benötigen. Dabei soll dann auch ein ÖV-Anteil im Modalsplit von 42 Prozent erreicht werden.

Heute sind es mindestens 17'000 Parkplätze – das weiss man nicht so genau, nicht einmal die umliegenden Gemeinden wissen es genau – bei 260'000 Bewegungen. Das heisst die 17'000 Parkplätze sind schon voll in Betrieb und sind nicht für den Zweck eingerichtet worden, wie ihn das Bundesgericht eigentlich vorgesehen hat. Es ist nicht der Bedarf, den der Luftverkehr generiert, sondern es sind die anderen Aktivitäten, die der Flughafen hier einrichtet. Das ist nicht so, wie das vorgesehen ist. Vor zwei Jahren hat eine Untersuchung des Modalsplits am Flughafen auch bei etwa 260'000 Bewegungen stattge-

funden. Man hat dort fast auf die Kommastelle genau die 42 Prozent erreicht. Es waren sehr, sehr fragwürdige Befragungskriterien, die angewandt worden sind. Diese 42 Prozent sind eher zu hinterfragen. Sie sind sicher sehr grosszügig berechnet. Darum hat jetzt der Kanton auch die Praxis geändert. Er lässt den Flughafen das alles selber untersuchen und kommentieren. Dann muss niemand mehr dreinreden.

Wenn wir jetzt hier den Modalsplit auf 50 Prozent erhöhen, dann verstärken wir den Druck, die ÖV-Anbindung zu verstärken und die Verlagerung auf den ÖV zu verstärken.

Ich bitte Sie, unterstützen Sie den Minderheitsantrag 177.

Zum Kasernenareal haben wir vorhin schon gesprochen.

*Regierungsrätin Ursula Gut:* Das Ziel, mindestens 50 Prozent oder gar 80 Prozent aller Personenfahrten im landseitigen Verkehr mit dem Flughafen Zürich-Kloten seien mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen, ... (*Grosse hektische Unruhe in den Reihen der SVP.*)

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer unterbricht die Sprechende:* Ich bitte Sie wirklich um Aufmerksamkeit. Wenn Sie jetzt Fraktionsgespräche haben, dann bitte ich Sie, diese draussen zu erledigen oder hier in diesem Saal leise zu sprechen. Ich meine es wirklich ernst.

*Regierungsrätin Ursula Gut:* ...ist unrealistisch. Der Zielwert gemäss Vorlage beträgt 42 Prozent. Diese Modalsplit-Vorgabe von 42 Prozent leitet sich aus der Baukonzession für die fünfte Bauetappe für den Flughafen Zürich-Kloten vom 5. November 1999 ab. Sie entspricht städtischen Situationen und stellt ein anspruchsvolles Ziel dar, welches nur mit besonderen Anstrengungen erreicht werden kann. Das Festlegen des Modalsplits im kantonalen Richtplan stellt sicher, dass dieses Ziel auch langfristig gesichert wird.

Ich bitte Sie deshalb, die Minderheitsanträge 177 und 178 abzulehnen.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Wir stellen die Minderheitsanträge 177 und 178 einander gegenüber. Der Obsiegende wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt.

### *Abstimmungen*

**Die Minderheitsanträge 177 und 178 werden einander gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 178 mit 73 : 13 Stimmen ab.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 85 Stimmen, den Eventualminderheitsantrag 177 abzulehnen.**

***Eventualminderheitsantrag 179 (zu 171) Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das unterirdische Parkhaus «Zürich, Kasernenareal» ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.*

*Roland Munz (SP, Zürich):* Wir beantragen, das unterirdische Parkhaus Kasernenareal Zürich aus dem Richtplan zu streichen.

In diesem Zusammenhang erinnern wir daran, dass verschiedene, auch in diesem Rat vertretene Parteien mit uns zusammen damals bei der Vorlage zum Polizei- und Justizzentrum (PJZ) der Bevölkerung versprochen haben, das Kasernenareal würde für eine Quartiernutzung frei, wenn sie dem PJZ zustimme. Unter diesen Voraussetzungen waren die SP und andere zu einer Ja-Parole für das PJZ zu gewinnen. Die Volksabstimmung haben wir gewonnen. Nun wird mit einem unterirdischen Parkhaus Kasernenareal der Spielraum für eine mögliche Nutzung vor allem im Bereich Tiefbauten, aber ganz bestimmt auch grösserer Hochbauten auf dem Kasernenareal verunmöglicht. Ein Richtplan ist nicht bloss ein Strich oder ein Punkt oder ein Viereck. Ein Richtplan ist auch eine Reservation für Raum.

Deshalb beantragen wir Ihnen, dieses Kasernen-Parkhaus nicht in den Richtplan aufzunehmen und so für die Region dieses Areal, wie damals versprochen, für jede mögliche künftige Nutzung noch freizuhalten. Das heisst nicht, dass es nie irgendwie Parkplätze oder ein Parkhaus geben soll, aber, solange die Projekte noch nicht da sind, was künftig mit dem Kasernenareal geschehen soll, solange soll das Areal nicht für andere Dinge weggenommen werden. Wenn wir diesem Eventualminderheitsantrag nicht zustimmen, also das Kasernenareal jetzt zumindest im unterirdischen Bereich jeder künftigen anderen Nutzung wegnehmen, dann betrügen wir die Bevölkerung. Dann werden wir wortbrüchig. Das wollen wir nicht. Deshalb muss dieser Richtplaneintrag gestrichen werden.

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Kasernenareal: Dieser Standortfestlegung im Richtplan für eine Grossparkierungsanlage über den leider festgelegten Eintrag des Stadttunnels erschlossen, darf aus verschiedenen Gründen nicht zugestimmt werden.

Erstens: Probleme sind primär in Form des Neuverkehrs zu erwarten, welche diese für den Automobilisten attraktive Parkierungsanlage im Herzen der Stadt erzeugt.

Zweitens: Die Widersprüchlichkeit zum vom Stimmbürger der Stadt Zürich bewilligten privaten Gestaltungsplan «Stadtraum HB» nur wenige Meter entfernt, kann nicht grösser sein. Immerhin weiss man, was dort grossräumig entstehen soll, nämlich 7000 Arbeits- und Studienplätze sowie Wohnraum für 1000 Menschen. Hingegen steht die zukünftige Entwicklung der Kasernenanlage in den Sternen geschrieben, nein «Heller Enterprise» fand für viel Geld heraus, was ich hier im Rat vor Jahren kostenlos erwähnte, nämlich dass ein Kongressort diesem Standort gerecht würde.

Drittens: Diese im Richtplaneintrag einzig neue Standortfestlegung im Sinne einer Positivplanung ist eine unnötige Spekulation auf eine zukunftsweisende Stadtentwicklung an diesem Ort im Kreis 4 : eine Entwicklung, welche der Kanton der Stadt damit aufzwingen will.

Viertens: Die Entwicklungsfrage könnte realistisch gesehen nur geklärt werden, wenn der Regierungsrat bereit ist, das silberne Tafelgeschirr Kasernenareal der Stadt Zürich zu vererben.

Fünftens: Der schwerwiegendste Punkt eines Grossparkhauses ist jedoch die Zunahme der NO<sub>x</sub>-Emissionen bis 2025 und noch schlimmer aber die Situation bei den PM10- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, wo neue technische Vorkehrungen deutlich weniger Effekt haben werden. Allein diese für Mensch und Umwelt inakzeptablen Perspektiven genügen für uns Grüne, diesen punktuellen Eintrag nicht zu gewähren.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 85 Stimmen, den Minderheitsantrag 179 abzulehnen.**

## 4.5 Güterverkehr

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Wer kennt ihn nicht, den kleine Waggon in den Restaurants mit frischem und schmackhaftem Käse? Die Freude der Auswahl ist grenzenlos und oft grösser noch als der Hunger, aber es müssen gewisse Käse präsentiert sein, sonst gilt das Festtagsmenu als unvollständig.

Beim Güterverkehr ist dies nicht anders. Rohstoffe, Halb- und Fertigfabrikate werden über grosse und immer grössere Distanzen transportiert. Wenn im Kapitel 4.3a der Fuss- und Veloverkehr als idealste Form der Bewältigung der kurzen Wegstrecken angeschaut wurde, ist hier die Bahn das richtige Mittel. Das steht in Abstimmung mit den nationalen Forderungen und den Bestrebungen des Gütertransporteurs SBB Cargo. Allerdings ist auch auf der Schiene die Marktliberalisierung zunehmend zu spüren. Es kommen neue Transportanbieter auf den Markt und neue Methoden des Umladens. Als direkte Folge des EU-Binnenmarktes werden nebst der Nord-Süd-Achse auch die Ost-West-Achse befahren, und dies betrifft die Schweiz. Der Ausbau der Häfen in Genua und Rotterdam hat einen sichtlichen Zuwachs an Güterverkehr zur Folge.

Der Grundsatz «Güter auf die Bahn» wird von der KEVU und der Regierung geteilt. Es gab im Laufe der Beratung gewisse Verschiebungen, weg von der ökologischen Argumentation hin zum ökonomischen Nutzen des Güterverkehrs. Der Kombiverlad oder das Behälterverladssystem sollen aber weiterhin gefördert werden.

Die KEVU hat sich intensiv mit der Thematik der Sicherheit und dem neuen, 2005 erschienenen Sicherheitskonzept der Baudirektion befasst – das, weil Güterumschlagsplätze im stark besiedelten Raum doch grosse Gefahren mit sich bringen können.

Ein zweiter Grundsatz, welchem die KEVU zustimmt, ist der, dass Güter mittels emissionsarmen Methoden so nahe wie möglich an den Endverbraucher herangebracht werden sollen.

Fokus der Käseplatte – der Kombiumschlag-Terminal Dietikon-Niderfeld, der Gateway.

Die KEVU erlebte die heftigste und lebendigste Diskussion bei der Beratung des Kombiumschlag-Terminals Gateway im Limmattal. Wie schon KPB-Präsident Hans Frei am 22. Januar 2007 erklärte, wurde am ersten gemeinsamen Augenschein das Projekt der SBB Cargo al-

len Kommissionsmitgliedern vorgestellt. Die KEVU hat sich wegen der negativen Auswirkungen des Gateways zuerst rasch zu einer Streichung des Eintrags entschieden. Das Limmattal mit seinen rund 70'000 Einwohnern und Einwohnerinnen habe schon heute grosse Lasten für den Gesamtkanton zu tragen. Die Autobahn und der Rangierbahnhof sind zwei solche Beispiele. Wieso soll jetzt eine grosse Anlage mit hohem Umladeverkehr auf LKW in ihrem Gebiet gebaut werden? Der Güterumschlagstandort Rekingen im Aargau sei nicht ausgelastet. Zudem sei im Siedlungsplan des Richtplans «Dietikon-Niderfeld» als Zentrumsgebiet ausgeschieden, und da habe es hohes Potenzial von Wohn- und Arbeitsnutzungen zugleich.

In einem demokratischen Prozess und nach vier Rückkommen stellt die KEVU Ihnen nun einen interessanten Kompromiss vor. Die Mehrheit der KEVU will den Gateway auf Zürcher Boden und das Problem nicht in einen anderen Kanton verlagern. Sie will aber eine möglichst vollständige Integration in das bestehende Gleisfeld des bestehenden Rangierbahnhofs. Sie setzt auch fest, dass mit einer Modalsplit-Auflage von 80 Prozent der Güterumschlag mit der Bahn weitergeführt werden muss. Zudem will diese Mehrheit einen Emissionsplafond für Luft, Lärm und Erschütterungen richtplanerisch festlegen. Das heisst, es braucht ein fortlaufendes Monitoring. Die KEVU ist zu diesem Entschluss gekommen, weil erstens die SBB gemäss Eisenbahngesetz den Gateway so oder so, auch wider den Willen des Kantons Zürich bauen könnten. Daniel Nordmann Chef der SBB Cargo wurde angehört. Es hat sich gezeigt, dass die SBB Cargo fest entschlossen ist, den Gateway im Limmattal zu bauen, egal ob der Kanton Zürich einen Eintrag in den Richtplan macht oder nicht. Der zweite Grund, wieso die KEVU zu diesem Entschluss gekommen ist: Nur so kann der bestehende Güterbahnhof Zürich, Objekt 1, frei gemacht werden, um das PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*) zu bauen, und die Durchmesserlinie ihren Platz finden kann. Ich habe schon früher von der zunehmenden Konkurrenz auf der Schiene im Kapitel 4.3 gesprochen.

Es ist also heute Ihre Aufgabe zu bestimmen, wie Sie die Limmattaler unterstützen wollen. Beschliessen wir die Streichung, dann hat die Regierung ein starkes Handlungsmandat, sich gegen den Gateway zu stellen. Trotzdem könnten die SBB aber ihren Willen einfach durchsetzen. Folgen Sie der Mehrheit der KEVU, dann bestimmen Sie mit klaren Regeln, wie sich der Kombiverlad im Limmattal entwickeln soll. SBB Cargo hat schon erste Treffen mit einer Behördendelegation



einberufen, weil sie merkt, dass ohne demokratische Einbindung der Standorte und des Standortkantons jede Entwicklung blockiert wird. Private Rekurse sind garantiert.

Nun, beim Verspeisen von Käse braucht es immer gutes Brot und ab und zu auch ein paar Birnenschnitze.

*Ruedi Menzi (SVP, Rüti):* Die moderne Wirtschaft ist auf ein leistungsfähiges und gut ausgebautes Schienennetz angewiesen. Die Volumen der transportierten Waren nehmen mit dem Wachstum der Wirtschaft ständig zu. Für viele Firmen, die in der Herstellung von Gütern oder in einer Produktionskette mit produzieren, ist bei einer Neusiedlung der Bahnanschluss ein Kriterium. Die Stärken des Güterverkehrs mit der Bahn liegen beim Transport über grosse Distanzen. Diese Erkenntnis wird auch von der Regierung geteilt. Was aber Sorge bereitet, ist die Verknappung der Schienenkapazität. Das heisst durch den massiven Ausbau im Personenverkehr wird der Güterverkehr immer mehr an den Rand gedrängt, dies nicht nur im Raum Zürich, sondern auch national und im Transitverkehr. Es ist doch ein unhaltbarer Zustand, wenn ein Huckepack in der so genannten rollenden Landstrasse ein Zug zwischen zwei kurzen Reisezeiten stundenlang ausgestellt wird, nur weil kein Platz auf der Schiene vorhanden ist. Das Resultat ist eine logische Entwicklung. Der Transport wandert auf die Strasse ab. Schiene und Strasse stehen in einem Wettbewerb. Für die SBB Cargo heisst das ganz klar, sich diesem Wettlauf mit der Strasse zu stellen und auch die nötigen Vorkehrungen zu treffen.

Wir lehnen das althergebrachte System mit den Einzelwagenladungen und Stückgutverkehr auf der Schiene ab. Auch die SBB Cargo ist jedoch weder in der Lage noch gewillt, dieses System weiterhin intensiv zu betreiben. Wir befürworten den Ausbau eines effizienten, wirtschaftlichen Systems für den Behälterumschlag Kombiverkehr durch Verkehrsunternehmungen der Transportwirtschaft international sowie national. Wir fordern die Prüfung verschiedener Standorte für den Behälterumschlag und sind gegen ein Diktat der SBB. Wir lehnen den Gateway in Dietikon-Niderfeld ab. Auch die direkt betroffene Bevölkerung möchte diese Anlage nicht in Dietikon. Wir werden den Gateway also bekämpfen.

Aus so genannten Umweltschutzgründen werden wirtschaftsfeindliche Auflagen betreffend Benützung von Schienen, Transport und Erstellung beziehungsweise Unterhalt von Anschlussgleisen gemacht. Die lehnen wir auch ab.

Mit unseren Minderheitsanträgen haben wir versucht, die Formulierungen alltagstauglich zu machen. Zu diesem Zweck stellen wir den Antrag, einige Sätze zu streichen oder Teiltex te bei den Minderheitsanträgen 185, 186 und 187 sowie eine Ergänzung bei den Minderheitsanträgen 186 und 188 sowie weitere.

*Peter Anderegg (SP, Dübendorf):* Das Kapitel Güterverkehr ist aus Sicht der SP gelungen. «Güter auf die Bahn» soll in die Tat umgesetzt werden. Es muss alles daran gesetzt werden, den Strassentransitverkehr zu bündeln und auf kurze Strecken zu halten.

Gestatten Sie mir an dieser Stelle einen kleinen Exkurs zum nationalen und internationalen Güterverkehr. Die EU rechnet in den nächsten zehn Jahren mit einer Verdoppelung des Güterverkehrs auf Schiene und Strasse. Würde das so weitergehen und der Gütertransport wie heute hauptsächlich auf der Strasse abgewickelt, wäre nicht nur ein Verkehrskollaps voraussehbar, sondern müsste die Infrastrukturkapazität alle 15 bis 20 Jahre verdoppelt werden, was wohl für alle jenseits der Realität liegt. Die Schweiz, quasi im Epizentrum des Güterbebens, ist davon massiv betroffen. Aus diesem Grund hat der Bund seine geschickte Verlagerungspolitik entwickelt. Diese zeigt Wirkung vor allem auf der empfindlichen Nord-Süd-Achse durch die Alpen. Im Gegensatz zum Schienenanteil durch den Gotthard, wo der Anteil bei 65 Prozent liegt, ist er auf den Alpenachsen in Frankreich und Österreich bei 25 Prozent. Gesamtschweizerisch liegt der Schienenanteil im Güterverkehr bei 40 Prozent, EU-weit gar unter 20.

Dies hat auch grosse Auswirkungen auf den Kanton Zürich. Die SP anerkennt, dass im grossen Wirtschaftsraum Zürich mit riesigem Warenumsatz die bestehenden Güterterminals im Kanton Zürich und im Kanton Aargau an ihre Grenzen stossen und ein leistungsfähiger Güterverkehrsterminal sowie allenfalls weitere Umschlagsplätze erstellt werden. Neue Güterverkehrsanlagen müssen aber unter optimaler Flächenausnutzung erstellt werden. Entsprechende Anlagen sollen in bestehende Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen integriert werden. Es sollen also auch keine Umfahrungsstrassen gebaut werden müssen, wenn man einen Umschlagplatz baut. Umweltgerecht ist Güterverkehr dann, wenn er direkt und über kurze Distanzen erfolgt und dabei das jeweils umweltverträglichste Verkehrsmittel eingesetzt wird. Ein stark umstrittenes Hauptobjekt im Kapitel Güterverkehr ist zweifelsohne der geplante Container-Umschlagplatz beim Rangierbahnhof Dietikon, der Gateway. Auch wenn die SP den Gateway am Standort Die-

tikon-Niderfeld befürwortet, ist das kein Freipass. Ob Verkehr auf der Strasse, der Schiene oder in der Luft, Immissionen bleiben Immissionen und sind so tief wie möglich zu halten. Wenn der Gateway Aufnahme in den Richtplan findet, so sind klare Vorgaben festzusetzen, die den Betrieb und die Zulieferung möglichst immissionsarm sicherstellen. Die Gesamtbelastung für die örtliche Bevölkerung darf nicht ansteigen, ja soll möglichst reduziert werden. Wir werden beim entsprechenden Objekt, das sicher zu diskutieren gibt, darauf zurückkommen.

Weil, wie eingangs gesagt, das Kapitel Güterverkehr sehr gelungen ist, stellt die SP auch nur einen einzigen Minderheitsantrag und lehnt alle übrigen der SVP ab.

*Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf):* Ich kann mich den Detailausführungen meiner Vorredner anschliessen und begnüge mich somit mit einer summarischen Beurteilung.

Die FDP unterstützt alle Bemühungen, die darauf hinzielen, den Güterverkehr nach Möglichkeit auf der Schiene zu fördern, um eine übermässige Belastung des Strassennetzes durch den Gütertransport zu vermeiden. Der kombinierte Güterverkehr hat einen hohen Stellenwert und entwickelt sich immer weiter. Damit diese Transportleistung auch noch in den nächsten Jahrzehnten möglich sein wird, werden mehr Umschlagskapazitäten benötigt. Weitere Standorte müssen deshalb für die Richtplanung in Betracht gezogen werden. Die heutigen Standorte, insbesondere das Areal Güterbahnhof, kommen für eine Erweiterung nicht in Frage, da dies mit anderen Plänen nicht kompatibel wäre. Um zusätzlichen Bedarf zu decken ist ein Ersatzstandort nötig. Der Umschlagsterminal Dietikon-Niderfeld, besser bekannt unter dem Namen Gateway Limmattal, hat sich als bester Standort herauskristallisiert, da das Areal die diversen Anforderungen bezüglich Länge, Breite und Erreichbarkeit am besten erfüllt. Den Gateway im Richtplan nicht aufzuführen, ist für die FDP keine Lösung. Die Wichtigkeit des kombinierten Güterverkehrs ist unbestritten.

Für die FDP ist aber ebenso wichtig – und das haben wir schon an anderer Stelle betont –, dass zum Schutze der Bevölkerung flankierende Massnahmen ins Auge gefasst werden.

Wie auch immer die weitere Entwicklung des Gütertransportangebotes aussehen wird, der Raumbedarf für den Güterumschlag muss in der kantonalen Richtplanung vorsorglich berücksichtigt werden, damit

der Güterverkehr mittel- und langfristig die aus wirtschaftlicher und umweltrechtlicher Sicht richtige Stellung im Güterverkehrsmarkt einnehmen kann.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Güterverkehr ist eine Querschnittsaufgabe, die in allen Kapiteln dieses Teilrichtplans vorkommt, aber auch in anderen Teilrichtplänen geregelt wird. Aber regeln wir hier tatsächlich? Man kann sich das fragen, vor allem nach dem letzten Kapitel.

Es ist nicht so leicht, für den Güterverkehr umweltschonende und effiziente Transportketten zu definieren, wie wir das für den Personenverkehr machen. Güter und deren Transportmittel sind vielfältig: Schienentransport, Strassentransport, Pipelines oder Luftfahrt, zu Fuss oder auf dem Velo. Wenn SBB-Cargo für eine Getreidesammelstelle keinen Einzelwagenverlad mehr macht, Ruedi Menzi, dann kann diese den Betrieb einstellen, weil sie keine Grossmühle findet, die das Getreide abkauft. Da staune ich einmal mehr. Wir hatten etwa vor einem Jahr diese Geschichte, wo sich die Volkswirtschaftsdirektorin in verdankenswerter Weise gegen die Abbaupläne von SBB Cargo eingesetzt hat. Einmal mehr lassen Sie sie im Regen stehen.

Beginnen wir mit dem internationalen Transport. Für den Transit soll er ohnehin auf die Bahn. Für die Schweiz soll er möglichst lange auf der Schiene bleiben. Dafür braucht es leistungsfähige Umschlagsplätze. Weil der internationale Verkehr mit Wechselbehältern exponentiell zunimmt und die Häfen in Hamburg oder Rotterdam die grossen Umschlagsplätze sind, benötigen wir eine entsprechende Infrastruktur, sonst haben wir die italienische Lösung. Verlad ist am Terminal in Basel auf den LKW. Und wo fahren diese LKW durch? Durch Dietikon! Bravo, zu 100 Prozent. Wir können hier und heute aber auch dafür sorgen, dass wir im Mittelland eine leistungsfähige Infrastruktur bekommen. Zu den Details des Gateways werden wir uns dann beim Minderheitsantrag äussern.

Es geht aber weiter. Auch Massengüter wie Sand, Kies, Zement, Holz oder Aushub gehen immer häufiger auf die Strasse. Das liegt aber nicht zuletzt auch am Versagen der entsprechenden Gemeinden, welche mithelfen, Umweltverträglichkeitsprüfungen zu umgehen oder aus falsch verstandener Wirtschaftsfreundlichkeit auf eine Anbindung an die Schiene zu verzichten. Beispielsweise Zuckerrüben: Im letzten Herbst hatten wir schon die ersten Klagen im Furttal, weil die Bauern

mit ihren Zuckerrübenwagen die Hauptstrasse blockierten. Das finden Sie auch nicht toll. Dass man aber den Verlad in Otelfingen geschlossen hat, das haben Sie grossartig gefunden. Unglaublich!

Der internationale und nationale Warenaustausch ist eine Realität. Der Preisdruck auf allen Ebenen führt zu mehr Zentralisierung und damit zu höheren Belastungen an einem Ort. Das ist halt die Kehrseite hinter «Prix garantie» oder «Migros-Budget» oder einem günstigen Möbel aus der IKEA; das Möbel, das man bei IKEA gekauft hat, statt beim Handwerker in der Region oder im Dorf. Es fehlt im Kanton Zürich an einer klaren Strategie für einen umweltschonenden Güterverkehr. Das ändern wir mit diesen Karteneinträgen auch nicht. Dazu braucht es eine klare Strategie, bei der sich auch die Gemeinden einbinden. Die gleichen Leute, welche Gabi Petri beim Streit um die IKEA als grüne Hexe am liebsten auf den Scheiterhaufen stellen wollten, werden wir dann zum Thema Gateway dicke Tränen vergiessen sehen. Aber solange der VCS das rote Tuch ist und nicht der MIV, solange wird das nichts.

*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon):* Generell werden wohl die wenigsten Mitglieder des Rates etwas gegen eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene einzuwenden haben. Dies ist in den meisten Fällen sinnvoll und wünschenswert. Auch die CVP unterstützt dies generell. Wie dies jedoch umzusetzen ist, bleibt umstritten. Wie kann eine Verlagerung am wirkungsvollsten erreicht werden? Diese Frage gilt es ganz besonders für den wohl umstrittensten Punkt dieses Kapitel, dem Gateway-Terminal Limmattal, zu stellen. Müssen durch die SBB Cargo Millionen von staatlichen Geldern in einen Gateway investiert werden, um damit private Umschlagsterminals zu konkurrieren, welche über ausreichende Kapazitäten verfügen und sehr an einem Ausbau ihres Terminals interessiert wären? Dabei handelt es sich um Standorte, an welchen die lokale Bevölkerung weit weniger betroffen wäre als im zürcherischen Limmattal. Warum müssen wir optimale Bedingungen dafür schaffen, dass die SBB Millionen in den Containerumschlag investieren, welcher auch von privaten Anbietern erfolgreich erbracht werden kann?

Zur Erinnerung: Die SBB Cargo hat gemäss dem letzten veröffentlichten Geschäftsbericht einen dreistelligen Millionenverlust verursacht. Müssen hier die Warnlampen innerhalb einer liberalen Partei nicht stärker aufleuchten, wenn dies bereits in sozial-liberalen Kreisen störend empfunden wird? Ist es nicht sinnvoll, einen Gateway-Terminal

anzusiedeln auf einem Gebiet, welches vom Regierungsrat als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung deklariert worden ist, in welchem hochwertiger Wohnraum für 2000 Menschen und 3000 Arbeitsplätze mit grosser Wertschöpfung geschaffen werden sollen, welche zukünftig mit einer Stadtbahn Limmattal optimal an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden? Soll auf diesem Land ein Gewerbe angesiedelt werden, welches kaum Arbeitsplätze schafft, sehr landintensiv ist, wenig Wertschöpfung pro Quadratmeter Fläche generiert und kaum Steuereinnahmen in die Region bringt, die Region aber extrem stark belastet? Auch wenn die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene generell zu begrüßen ist, muss die Strategie der SBB Cargo hierzu und insbesondere der Standortentscheid für den Gateway-Terminal im Limmattal kritisch überprüft werden. Da das Strassennetz im Limmattal kaum in der Lage wäre, den zusätzlichen Verkehr eines Gateways zu verkraften und keine weiteren Lärmbelastungen im Limmattal in Kauf genommen werden wollen, wehren sich die Limmattaler gegen den Bau eines Gateway-Terminals. Knapp 1400 haben sich inzwischen dem Komitee «Gateway – so nicht» angeschlossen. Der Hauseigentümerverband des Limmattals hat sich in einem offenen Brief an den Regierungsrat gewandt.

Bleibt zu hoffen, dass sich die Mehrheit dieses Rates für eine vernünftige Verlagerungspolitik ausspricht und den Gateway-Eintrag im Limmattal ablehnen wird, wie dies auch die Mehrheit der CVP-Fraktion tun wird, damit die SBB gezwungen werden, nochmals sorgfältig Alternativen zu prüfen, insbesondere den Standort Rekingen.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Wenn man nur schon den ersten Minderheitsantrag liest, merkt man, wer Mitglied der bürgerlichen Seite ist. Da steht: «In einzelnen Gebieten haben die Belastungen durch Feinstaubpartikel, Lärm und Erschütterungen ein erhebliches Ausmass angenommen.» Die Liebkinder der bürgerlichen Seite sind sicher nicht der ÖV und auch nicht der Güterverkehr, sondern sie sind das Stiefkind. Diese Stiefkinder stehen dauernd im Weg. So hat man es darauf abgesehen, diesen Stiefkindern so richtig die Visage zu zerkratzen, um sie künftig unattraktiv zu machen, so dass es so aussieht, als brauchte sie niemand. Obendrauf macht man sie noch zum Sündenbock für alle Schandtaten, welche die Liebkinder verbrochen ha-

ben. Für mich sind die traurigen Tatsachen noch obendrein, dass wenn das Stiefkind nur richtig tüchtig krampft, es am Schluss noch Brot und Wasser bekommt und weiter vegetieren darf.

Ich spreche noch kurz zum Gateway. Wir sind der Überzeugung und stehen dazu, dass es den Gateway im Limmattal braucht. Es braucht ihn leider dort, wo er jetzt geplant ist, nämlich beim Rangierbahnhof im Limmattal. Es gibt erwiesenermassen auch nicht annähernd gleich geeignete Standorte. Vergessen wir nicht, es geht hier nicht in erster Linie um eine Verlagerung von der Schiene auf die Strasse, sondern um ein Umlagern von Schiene auf Schiene. Wir alle wollen den Durchgangsbahnhof, und zwar möglichst schnell. Auch darum müssen wir den Gateway im Limmattal bauen, damit wir den Güterbahnhof Zürich aufheben können. Wir wollen aber auch das Maximum an flankierenden Massnahmen. Mindestens 80 Prozent muss auf der Schiene bleiben.

*Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden):* Ich spreche nur zu den Minderheitsanträgen 185 bis 190.

Ich komme aus einer Gegend, wo es von Kiesgruben nur so wimmelt. Was glauben Sie, wie dieser Kies transportiert wird? Er wird zum grössten Teil auf Lastwagen geladen und quer durch das Zürcher Unterland in alle Himmelsrichtungen gekarrt. Laut den Richtlinien im Gesamtkonzept «Kiesabbau Rafzerfeld» müssen 75 Prozent des Aushubs und 50 Prozent der Rückfahren mit der Bahn transportiert werden. In Realität werden aber nur 47 Prozent des Aushubs und nur ein Drittel des Materials, das in die leeren Gruben geschüttet wird, per Schiene ins Rafzerfeld geführt. Diese Hin- und Herkarrerei auf der Strasse von Kies und anderen Gütern schadet der betroffenen Bevölkerung, der Umwelt und dem Klima. Güter gehören auf die Schiene. Ich erwähne Eglisau als gutes Beispiel. Eglisau müsste nicht umfahren werden, wenn nicht die vielen Kiestransporte die Bevölkerung dieses Städtchens betreffen würden. Güter gehören auf die Schiene. Das ist so, das muss sein. Mit Ihren Anträgen tun Sie aber alles, um diesem Grundsatz entgegenzuarbeiten. Sie wollen zum Beispiel den Zusammenhang zwischen Feinstaub und Gesundheit nicht sehen. Sie wollen alles möglich machen, damit zum Beispiel der Kies nicht per Bahn transportiert wird, sondern auf der Strasse bleibt. Ich erinnere Sie daran, dass Feinstaubpartikel und CO<sub>2</sub>-Ausstoss auch mit Ihrer Gesundheit etwas zu tun haben.

Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge 185 bis 190 abzulehnen.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Ich habe Verständnis für die Limmattaler, die unter einer wachsenden Verkehrslawine leiden. Mein Verständnis wäre aber grösser, wenn das Limmattal mit einer restriktiven Parkraumpolitik den wachsenden Zielverkehr dämmen würde, anstelle seltsame Streitereien um Einkaufszentren zu führen.

Ich lege in vier Punkten dar, warum ein Gateway da nötig ist. Erstens: Der internationale Güterverkehr wächst explosionsartig – die Folge eines liberalen Warenverkehrs der EU, ohne ausreichende Lenkungs-massnahmen über den Preis. Was da quer durch Europa hin- und her-transportiert wird, das ist ökologisch und wahrscheinlich ökonomisch unverantwortlich. Wenn schon wachsender Güterverkehr, dann soll er auf die Schiene. In Zukunft braucht es deutlich mehr Umschlagskapazitäten. Der Gateway wird mittelfristig nicht genügen, vor allem dann, wenn endlich einmal marktwirtschaftliche Instrumente in der ganzen EU gelten.

Zweitens: Der Gateway ist im Sachplan des Bundes. Die Projektierung läuft bereits. Der Bund kann nicht zuwarten – schon wegen des Platzbedarfs des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse.

Drittens: Wenn ein Gateway Limmattal, dann nur mit sehr strengen Auflagen. In der Kommission haben wir diese Auflagen formuliert. Ich kann mich den Ausführungen von Peter Anderegg und Rita Bernoulli anschliessen. Sie haben das sehr gut ausgeführt. Ich möchte einfach auf die härteste Auflage hinweisen. Diese heisst: Im Sammel- und Verteilverkehr sind mindestens 80 Prozent der Container mit der Bahn zu transportieren. Das ist eine knallharte Auflage. Konkret ist eine solche Quote nur bei einem Rangierbahnhof möglich. Der Rangierbahnhof liegt nun einmal bereits in Dietikon und nicht in Rekingen. Ein Gateway sollte aber auf dem bisherigen Areal des Rangierbahnhofs realisiert werden. Es gibt Signale, dass das durchaus möglich wäre.

Viertens: Ich bin überzeugt, Cargo wird überleben, weil es so eine Organisation braucht. Ich bin aber auch ziemlich überzeugt, dass sogar SVP-Transportunternehmer das einsehen und dort mitmachen werden.



#### 4.5.1 Zielsetzungen

***Minderheitsantrag 185 Ruedi Menzi, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:***

*1. Absatz, 2. Satz, Neufassung*

*In einzelnen Gebieten haben die Belastungen durch Feinstaubpartikel, Lärm und Erschütterungen ein erhebliches Ausmass angenommen.*

***Minderheitsantrag 186 Ruedi Menzi, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:***

*2. Absatz, 2. Satz, Neufassung*

*Eine übermässige Belastung des Strassennetzes, insbesondere im Bereich von Ortsdurchfahrten, ist durch die Erstellung von Umfahungsstrassen zu minimieren, und der Güterverkehr mit der Bahn ist sofern möglich zu fördern.*

*a) Güterumschlag*

***Minderheitsantrag 187 Ruedi Menzi, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:***

*1. Absatz, 1. Satz, Neufassung*

*Die Stärke des Güterverkehrs mit der Bahn liegt beim Transport über grosse Distanzen, vorab im nationalen und internationalen Verkehr sowie im Transport von Massengütern.*

***Minderheitsantrag 188 Ruedi Menzi, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:***

*3. Absatz, Neufassung*

*Die Transportdistanzen im strassenseitigen Vor- bzw. Nachlauf beim Freiverlad und beim Behältertransport auf Schiene und Strasse sind – unter Berücksichtigung von geografischen und topografischen Gegebenheiten sowie der Transportmengen – durch dezentrale Umschlaganlagen kurz zu halten.*

*b) Kies- und Aushubumschlag*

**Minderheitsantrag 189 Ruedi Menzi, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:**

*1. Satz, Neufassung*

*Kies und Aushub, welche regelmässig und in grossen Mengen transportiert werden, eignen sich für den Schienengüterverkehr und sind weitgehend mit der Bahn zu transportieren.*

*c) Anschlussgleise*

**Minderheitsantrag 190 Ruedi Menzi, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:**

*c) Anschlussgleise, Neufassung (Streichung letzter Satz)*

*Gemäss Art. 5 des Bundesgesetzes über Anschlussgleise (AnG) sind Industrie- und Gewerbebezonen, soweit technisch möglich und verhältnismässig, mit Anschlussgleisen zu erschliessen; bestehende Gleisanlagen sind – sofern zweckmässig – zu erhalten.*

*Ruedi Menzi (SVP, Rüti):* In diesen diversen Minderheitsanträgen geht es uns um die Formulierungen, sodass diese alltagstauglich sind und auch keinen allzu grossen Zwang ausüben, den Transport partout auf der Schiene ausführen zu müssen. Man bedenke auch die knappe Verfügbarkeit der Schiene. Die Wahlfreiheit der Transportmittel muss gewährleistet sein. Es ging uns bei den Formulierungen darum, einen Mittelweg von Wirtschaftlichkeit und den Aspekten der Umwelt zu finden. Einige Satzteile wurden gestrichen wegen des Eintrags der Einzelwagenladungen und des Bestückungsverkehrs. Diese halten wir nicht für zukunftstauglich. Wir haben eine Streichung vorgenommen, und zwar «die Erschliessung von Baustellen und Grossbaustellen mit Anschlussgleise».

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Die SVP möchte hier die Richtplansprache, die auch schon ziemlich ausgespült wurde, mit Relativierungen, Pudding-Formulierungen und Wischiwaschi-Sätzen ersetzen. Ich bitte, das abzulehnen.

*(Während der ersten Abstimmung sind nur wenige Ratsmitglieder im Saal.)*

*Alfred Heer (SVP, Zürich):* Herr Ratspräsident, offenbar haben Sie zu spät geläutet oder die Leute haben geschlafen. Ich bitte Sie, die Abstimmung, jetzt da alle drin sind, zu wiederholen, damit das Resultat auch stimmt.

#### *Abstimmungen*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 85 Stimmen, dem Minderheitsantrag 185 zuzustimmen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 85 Stimmen, dem Minderheitsantrag 186 zuzustimmen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 84 Stimmen, dem Minderheitsantrag 187 zuzustimmen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 84 Stimmen, dem Minderheitsantrag 188 zuzustimmen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 84 Stimmen, dem Minderheitsantrag 189 zuzustimmen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 85 Stimmen, dem Minderheitsantrag 190 zuzustimmen.**

#### *4.5.3 Massnahmen zur Umsetzung*

##### *a) Kanton*

***Minderheitsantrag 194 Ruedi Menzi, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:***

***1. Absatz, Neufassung (Streichung letzter Satz)***

***Der Kanton fördert im Rahmen seiner Möglichkeiten den Güterverkehr auf der Schiene, insbesondere über grosse Distanzen und beim Transport von Massen- und Gefahrgütern.***

***Der Kanton stellt sicher ...***

**Minderheitsantrag 195 Ruedi Menzi, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:**

*2. Absatz, Neufassung*

*Der Kanton stellt sicher ... realisiert werden können. Er sorgt insbesondere bei grösseren Anlagen für eine gute Integration in die bestehenden Verkehrs- und Siedlungsstrukturen.*

*Er sorgt dafür ...*

**Minderheitsantrag 196 Ruedi Menzi, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:**

*3. Absatz, 1. Satz, Neufassung*

*Er sorgt dafür, dass der Güterumschlag Schiene/Strasse im Rahmen des betrieblich und wirtschaftlich Vertretbaren in der Nähe der Versender und Empfänger erfolgen kann.*

**Minderheitsantrag 197 Ruedi Menzi, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:**

*3. Absatz, Ergänzung*

*Zu diesem Zweck sind gegebenenfalls weitere geeignete Standorte für dezentrale Umschlaganlagen zu bezeichnen und die erforderlichen Ortsumfahrungsstrassen vorzusehen. Gegebenenfalls sind mit den Nachbarkantonen abgestimmte Lösungen insbesondere für Verzweigungsbahnhöfe anzustreben.*

**Minderheitsantrag 198 Ruedi Menzi, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:**

*4. Absatz, Neufassung (Streichung letzter Satz)*

*Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Aushub- und Kiestransporte von Grossbaustellen – soweit verhältnismässig – mit der Bahn erfolgen.*

*Bei Verladeeinrichtungen von Grossbaustellen ...*

*Ruedi Menzi (SVP, Rüti):* Da es kleine Änderungen sind, trete ich nicht auf jeden Minderheitsantrag ein.

Beim Minderheitsantrag 194 geht es darum, der Erhalt des Einzelwagenladungssystems ist ein Auslaufmodell. Auch die SBB Cargo will dieses System nicht mehr. Darum streichen wir diesen Satz.

Zu 195, Streichung des Satzes, der Staat muss kein Controlling ausführen. Das Controlling muss der Betreiber selber durchführen und auch die nötigen Vorkehrungen treffen.

Zu 196: Der ganze Güterumschlag soll auch wirtschaftlich sein.

Zu 197: Es müssen nicht zwingend neue Standorte gesucht werden. Gegebenenfalls sind Ortsumfahrungen vorzusehen. Streichung des Satzes.

*Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen):* Ich komme aus einer Kiesgemeinde, vom Kies her die grösste Abbaugemeinde im Kanton. Das ist Hüntwangen. Ich erinnere daran, dass die Gemeinden des Rafzerfelds und auch andere damals der Festsetzung von Landflächen als Kiesabbaugebiet nur zugestimmt haben unter der Voraussetzung, dass ein hoher Schienenanteil des Kieses und des Aushubs da sein muss. Wie Susanne Rihs gesagt hat, müssen 50 und 75 Prozent mit der Schiene transportiert werden müssen. Ob dieser nie erreichte Anteil Sinn macht angesichts der Kiesabbaukonkurrenz, die damals noch nicht, heute aber schon aus Deutschland durch unsere Dörfer karrt mit den Lastwagen, das ist fraglich. Wir haben die bestehenden Verladeanlagen beobachtet. Wir können beobachten, dass in der Woche fünf grosse Kieszüge vom Kieswerk Hüntwangen in die Betonwerke fahren. Das sind an sich die einzigen. Wir können beobachten, dass der Aushub von Grossbaustellen wie dem Üetlibergtunnel auch zurück in das Kieswerk Hüntwangen kommt. Damit wird der Schienenanteil natürlich in der Realität nie erreicht. Wir können dazwischen aber auch beobachten, dass – manchmal arbeiten die Kieswerke zusammen – das Kieswerk Toggenburger mit Lastwagen in das Betonwerk fährt, statt dass es bei der Kies AG Hüntwangen, der Holcim oder bei der Hastag verladen wird. Das sind Dinge, die im Moment nicht auf die Kuhhaut der Bevölkerung bei uns gehen.

Es wird heute also Kies mit Lastwagen transportiert, obwohl das nicht unbedingt notwendig wäre. Jetzt muss man wissen, weil der Schienenanteil nicht erreicht wird, ist der Kanton mit einer Subkommission der Planungsgruppe Zürcher Unterland zusammengesessen und hat

festgelegt, dass man davon allenfalls abweichen möchte, dass man nämlich stattdessen einen Minimalanteil an Schiene festlegt und einen Maximalanteil an Strasse. Wenn diese Grenzwerte ausgenützt werden, ergäbe das etwa einen Schienenanteil von 11 Prozent. Das ist zu wenig! Dem kann ich als Rafzerfelder im Gegensatz zu meiner Fraktion nicht zustimmen. Ich finde es wichtig, dass man den Minderheitsantrag 198 ablehnt und den Kanton ermächtigt, den Schienenanteil weiterhin festzusetzen, und zwar auf eine vernünftige Zielgrösse, sodass sich die Kieswerke anstrengen müssen, dies zumindest, bis die vernünftige Umfahrungsstrasse Eglisau gebaut ist.

Es ist wichtig, dass der Schienenanteil im Moment festgelegt wird. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag 198 abzulehnen. Das ist für das Rafzerfeld wichtig.

#### *Abstimmungen*

**Der Kantonsrat beschliesst mit Stichentscheid des Präsidenten mit 86 : 85 Stimmen, den Minderheitsantrag 194 abzulehnen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 85 Stimmen, dem Minderheitsantrag 195 zuzustimmen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 85 Stimmen, dem Minderheitsantrag 196 zuzustimmen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 85 Stimmen, dem Minderheitsantrag 197 zuzustimmen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 83 Stimmen, den Minderheitsantrag 198 abzulehnen.**

#### 4.5.2 Karteneinträge

*Objekt 1, «Zürich-Güterbahnhof»*

***Minderheitsantrag 191 Hanspeter Haug, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:***

*Objekt 1, «Zürich-Güterbahnhof», Festlegung wie folgt:*

*Objekt/Vorhaben: Güterumschlaganlage; Aufhebung bis zur Realisierung der Durchmesserlinie mit Durchgangsbahnhof Löwenstrasse erforderlich, ein geeigneter Ersatzstandort muss noch gefunden werden.*

*Realisierungsstand: bestehend; aufzuheben bis zur Realisierung der Durchmesserlinie mit Durchgangsbahnhof Löwenstrasse (Pt. 4.3.2, Nr. 1)*

*Objekt 7, «Dietikon, Niederfeld»*

***Minderheitsantrag 192 Hanspeter Haug, Ernst Brunner:***

*Das Objekt 7, «Dietikon, Niederfeld (Gateway)», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.*

*Hanspeter Haug (SVP, Weiningen):* Ich weiss, dass ich Ihre Geduld um diese Zeit strapaziere. Ich kann Ihnen gleichwohl die Begründung für den Nichteintrag des Gateways Limmattal nicht ersparen. Die SVP ist für Streichung dieses Eintrags.

«Die Stadtlandschaft Limmattal weist eine überdurchschnittliche Nutzungs- und Verkehrsdichte auf und ist geprägt durch eine überdurchschnittliche Dichte an Bauten von Verkehrs-, Versorgungs-, Kultur- und Bildungsstätten.» Dieser Satz stammt nicht von mir, sondern er ist nachzulesen im Raumplanungsbericht 2005 des Regierungsrates. Ein Gleiches bestätigt der Chef von SBB Cargo, Daniel Nordmann, in einem Interview im «Limmattaler» im Oktober 2005. Er wiederholte und präziserte seine Aussage in einem Brief vom 17. Januar 2006 dahingehend, dass es ihm bewusst sei, dass der Gateway und die damit verbundenen Terminalfunktionen das Limmattal zusätzlich belasten werden. Gerade hier liegt das Problem, nämlich dass im Limmattal vor allem in Verkehrsfragen die einzelnen Akteure röhrenblickmässig ihre eigenen Angelegenheiten isoliert betrachten. Es fehlt die eigentliche Gesamtschau.

Während sich das Limmattal bezüglich Immissionen durch den Luftverkehr schon immer moderat verhalten hat – im Bewusstsein, dass eine weltumspannende Mobilität auch ihren Preis hat, wird dieses loyale Verhalten durch gewisse militante Gruppierungen heute aufs Äusserste strapaziert.

Im Strassenverkehr rennen wir dem Umzug ebenfalls hinterher. Nachdem der Verkehr nach der Eröffnung des Gesamtbauwerks Baregg ungebremsst auf das Limmattal losgelassen wurde, sind wir daran, Fehlplanungen mit Symptommitteln, sprich Tropfenzählern zu bekämpfen.

Sprechen wir von der Bahn. Die Immissionen des Rangierbahnhofs Limmattal haben im unteren Limmattal ein unerträgliches Mass erreicht und belasten die Wohnqualität durch ständiges Pfeifen und Rangiergeräusche. Während im Luftverkehr eine Nachtsperre gilt und gar noch eine Ausdehnung gefordert wird, ist demgegenüber der Rangierbahnhof nachtaktiv. Dass im Flaschenhals Limmattal auch die Schienenkapazität ausgedehnt werden muss, wurde bis jetzt nur am Rande erwähnt. Tatsache ist, dass sich die Region Baden und das Fricktal bereits dagegen wehren.

Doch damit nicht genug. In der Strategie des Zürcher Abfallverwertungsverbundes sind künftig noch vier Standorte vorgesehen. Raten sie mal welche? Sie haben richtig geraten. In Dietikon soll eine zusätzliche dritte Ofenlinie gebaut werden, um nebst den 80'000 Tonnen Kehricht aus dem Limmattal, dem Furttal, dem Säuliamt und Teilen des Kantons Aargau noch weitere 40'000 Tonnen, vor allem das ganze Einzugsgebiet der stillzulegenden KVA Josefstrasse zu übernehmen. Dieser Kehricht kommt nicht per Bahn noch per Seilbahn, sondern auf der Strasse.

Selbstverständlich ist die Frage zu stellen, wenn kein Gateway im Limmattal, wo dann sonst? Genau dies haben wir in der Kommissionssitzung mit Daniel Nordmann angesprochen. Wir wurden ziemlich arrogant darauf hingewiesen, dass wir nur die politische Seite zu beurteilen hätten und die strategische und operative Seite Sache der SBB seien. Wir haben gleichwohl nach alternativen Möglichkeiten gesucht. Es kann selbstverständlich auch nicht in unserem Interesse sein, den Wirtschaftsraum Zürich von den Gütern abzuschotten. Diese für den Grossraum Zürich bestimmten Waren können problemlos in den Rangierbahnhof Limmattal eingespiesen werden, um von dort feinverteilt zu werden. Es ist im heutigen Computerzeitalter nicht einzusehen, weshalb nicht bereits schon an den Nordseehäfen eine Vortriage ge-



macht werden kann und somit nicht alle Güter vor die Tore der Stadt Zürich gekarrt werden müssen, um von da wieder in der ganzen Schweiz verteilt zu werden.

Es geht nicht um eine Florianspolitik, sondern um das Ausschöpfen aller zur Verfügung stehenden Mittel und die Benützung bereits bestehender Anlagen.

Und somit komme ich zum Gateway-Terminal Rekingen. Interessant ist, dass nach den neuesten Aussagen von Daniel Nordmann dieser Terminal, dem von SBB Seite immer die kalte Schulter gezeigt wurde, obwohl die SBB an der Planung finanziell mitbeteiligt waren, nun plötzlich in der Strategie mit einbezogen wird. Was nicht gesagt wurde, ist, dass dieser Gateway ab 1. Dezember 2006 von einer privaten Firma, der Hochrhein-Terminal AG, übernommen wurde, für die nach ihren Angaben eine erfreuliche Kapazitätserweiterung realisiert werden konnte. Tatsache ist auch, dass Rekingen weder ausgelastet ist noch sämtliche Ausbaumöglichkeiten genutzt sind.

Der Widerstand der Limmattaler Bevölkerung mag wohl noch nicht beim amtierenden Gemeindepräsidenten von Unterengstringen angekommen sein. Bei den SBB ist er aber sehr wohl angekommen. So haben sich deren Aussagen und Argumente laufend dem Druck aus dem Limmattal angepasst. Es fing damit an, dass die Abhängigkeit zwischen dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und dem Gateway Limmattal konstruiert wurde. War ursprünglich eine Integration ins Gleisfeld des Rangierbahnhofs undenkbar, ist dies heute eine Option. Auch der Prozentanteil, der auf der Strasse zu transportierenden Container, wurde mit steigendem Widerstand auf immer realistischere Werte korrigiert, um hier nur einige Beispiele zu nennen.

Die bürgerlichen Vertreter aus der Region in diesem Rat bekämpfen die Aufnahme des Gateways Limmattal in den Richtplan. Ich lade meine Limmattaler Kolleginnen und Kollegen von der SP ein, es uns gleichzutun. Sie vertreten dadurch die Meinung der Vertreter ihrer Partei in den Parlamenten von Schlieren und Dietikon, die Mitunterzeichner der Vorstösse waren, um den Gateway mit allen legalen Mitteln zu bekämpfen.

Ein Wort noch an die Zürcher Regierung. Sie wäre gut beraten, sich angesichts ihrer Aussagen im Raumplanungsbericht und vor dem Hintergrund der Situation im Limmattal nicht vor den SBB-Karren spannen zu lassen; einen Karren, dessen Fuhrmann respektive Nordmann wohl laut mit der Peitsche knallt respektive das Eisenbahngesetz schwenkt, aber nie weiss, wann ihm der Wagen unter seinem Bock

zusammenbricht – dies in Anbetracht der Defizite von SBB Cargo. Der Regierungsrat wie SBB Cargo haben sich in ein unsinniges Projekt verbissen und wollen es gegen den Widerstand der Region durchsetzen.

Anerkennen Sie die Leistungen, die das Limmattal als nationaler Infrastrukturträger heute schon erbringt. Ich appelliere vor diesem Hintergrund an Ihre Vernunft. Unterstützen Sie den Minderheitsantrag. Limmattal ja – Ruhrpot nein!

### ***Ordnungsantrag***

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Wir haben folgende Situation. Es sind noch zwölf Rednerinnen und Redner eingetragen. Ich beabsichtige, den Gateway heute noch fertig zu machen und den Rest der Anträge ohne Visualisierung in etwa drei Wochen. Sind Sie damit einverstanden?

*Richard Hirt (CVP, Fällanden):* Ich stelle den Antrag auf

### *Abbruch der Sitzung.*

Ich finde es beschämend, wie heute hier in diesem Saal verhandelt wird, wo an sich bei den Gelübden von der Würde des Staats gesprochen wird. Draussen im Foyer wird gejasst und gesoffen. Ich bin dafür, dass wir in Ruhe und in Ordnung verhandeln und nicht in einem Sauhaufen.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Ich habe Ihnen angekündigt gehabt, dass wir mindestens bis 22.30 Uhr, höchstens bis 23 Uhr debattieren. Jetzt ist es 22.35 Uhr. Man könnte noch bis 23.10 Uhr weitermachen, dann wäre das Geschäft zu Ende. Das ist mein Vorschlag.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Ich stimme dem sehr vernünftigen Vorschlag von Hartmuth Attenhofer zu. Die Würde hier drin ist gewahrt. Wie sich die Kolleginnen und Kollegen draussen im Foyer verhalten, ist ihre Sache, solange sie uns bei der Arbeit nicht stören. Ich schlage

vor, dass wir die Debatte wie geplant, fertig machen. Die anderen Kapitel brauchen keine Visualisierung. Je nachdem wird am nächsten Montag das Kapitel Luftverkehr noch in einer gewissen Weise beeinflusst. Deshalb stimmen wir dem Vorschlag zu.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat lehnt den Ordnungsantrag von Richard Hirt mit 95 : 39 Stimmen ab.**

*Rolf Steiner (SP, Dietikon):* Ich spreche zum Minderheitsantrag 192, zum Gateway im Limmattal. «Güter auf die Bahn», so lautet für uns der verkehrspolitische Imperativ. Im kombinierten Verkehr soll das Umladen der Container von einem Bahnwagen auf einen anderen an einem Ort erfolgen, der eisenbahntechnisch geeignet ist und zentral liegt. Das ist der Rangierbahnhof Limmattal. Hier werden die Güterzüge für den Weitertransport an die entfernteren Ziele zusammengestellt. In die engere Region nehmen Lastwagen die Feinverteilung vor. Das ist sinnvoll. Es muss aber sichergestellt sein, dass nicht ab hier der gesamte Grossraum Zürich mit Lastwagen beliefert wird. Wir werden Bruno Planzer, Ulrich Giezendanner und Konsorten (*Lastwagen-Transportunternehmer*) also auch hier genau auf die Finger sehen müssen.

Das Limmattal hat schon viel Verkehr, Lärm, Gestank und Feinstaub. Da erstaunt es wirklich nicht, dass die Limmattaler nicht in Hurrarufe ausbrechen ob der Aussicht auf den zu erwartenden Mehrverkehr, den der Gateway bringen wird, sei es auf der Schiene oder auf der Strasse. Und mir persönlich fällt es schwer, eine Entscheidung für oder gegen den Eintrag des Gateways in den Richtplan zu fällen. Die Frage ist schliesslich: Haben wir eine Wahl?

Es ist sehr populär, sich total oppositionell zu gebärden, böse Briefe an die SBB zu schreiben und zu verkünden, man werde alle Register ziehen, um zu verhindern. Schade nur, dass dieser Widerstand so selektiv ist. Die Gateway-Lastwagen sind schlechte Lastwagen. Gute Lastwagen hingegen sind anscheinend die täglich über 500, die ins Coop-Verteilzentrum für die Nordostschweiz fahren – auch gerade an dieser Ecke, bei Tag und Nacht, oder die durch die Dietiker Steinmürlistrasse fahren, deren Beruhigung von der SVP und der FDP in Dietikon abgelehnt wurde. Diese schizophrene Haltung teilen aber nicht alle Limmattalerinnen und Limmattaler. Es gibt auch solche, die – ohne

begeistert zu sein – der Meinung sind, die Nähe des Gateways zum Rangierbahnhof sei sinnvoll, oder solche, die zum geplanten Standort lakonisch meinen: Ja, wo den sonst, wenn nicht hier?

Wir alle wissen, für Anlagen wie den Gateway gilt das Eisenbahngesetz. Der Bund wird schliesslich entscheiden, ob der Gateway ins Limmattal zu stehen kommt oder nicht. Es ist weitgehend egal, was wir im Richtplan eintragen.

Wer, wie das Komitee «Gateway – so nicht» und die so genannte Gemeindeallianz die Totalopposition wählt und «bis vor Bundesgericht!» zetert, vergiftet das Klima für die wichtigen und nötigen Gespräche mit SBB Cargo, auch wenn man Truffes-Pralinés mitbringt. Wir verfolgen eine andere Taktik. Wir kommunizieren den SBB schon früh unsere Vorbehalte und mögliche flankierende Massnahmen. Wir haben solche im Postulat von Elisabeth Scheffeldt (185/2005) formuliert und zählen auch auf die Unterstützung der Regierung für deren Umsetzung. Auch der Mehrheitsantrag der KEVU enthält wichtige flankierende Massnahmen: kein zusätzlicher Landverbrauch, maximal 20 Prozent der Container auf die Lastwagen.

Mit der SP zusammen unterstütze ich den Eintrag des Gateways im Richtplan, weil die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein wichtiges, übergeordnetes Ziel bleibt und weil wir eine Lösung finden wollen, die der Bevölkerung, der Landschaft und der Umwelt möglichst wenig schadet. Dies ist mit Gesprächsverweigerung nicht möglich.

### ***Ordnungsantrag***

*Alfred Heer (SVP, Zürich):* Ich beantrage *Schliessung der Rednerliste*, da ich glaube, dass die Ausgangslage auch sonst klar ist.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Es sind noch zwölf Rednerinnen und Redner auf der Liste. Es wird kein anderer Antrag gestellt. Die Rednerliste ist geschlossen.

### ***Taxigutschriften***

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass Sie ein Taxi beanspruchen können, wenn Sie nicht mehr ordentlich nach Hause kommen können. Dazu haben Sie uns einen Beleg zurückzubringen. Wir werden dann Ihren Beleg mit dem ZVV-

Fahrplan abgleichen, ob das gerechtfertigt gewesen ist. Nächsten Montag können Sie Ihren Beleg abgeben. Dann wird allenfalls die Geschäftsleitung darüber befinden.

*Willy Haderer (SVP, Unterengstringen):* Stellungnahme aus der Sicht der Richtplanung des Limmattals: Güterumschlag und Umschlag von Containern ab Shuttle-Bahnzügen und Häfen auf nationale Züge und Lastwagen sind sorgfältig raumplanerisch zu koordinieren. Diese Koordination wird mit der geplanten Festlegung des Gateway-Terminals im Limmattal jedoch nicht vorgenommen. Unter Federführung der Volkswirtschaftsdirektion ist in den letzten Jahren in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau ein Gesamtverkehrskonzept Limmattal entstanden, welches klar aufzeigt, dass die Verkehrsressourcen auf den Strassen des Limmattals sehr knapp sind und die Entwicklung des Limmattals behindern können. Bis 2025 rechnet die ZPL (*Zürcher Planungsgruppe Limmattal*) mit 9000 Einwohnern mehr und 12'000 Arbeitsplätzen. Eine solche Entwicklung ist jedoch nur möglich, wenn sich der öffentliche Verkehr überdurchschnittlich entwickelt und der Individualverkehr und damit auch der Lastwagenverkehr nur moderat zunehmen. Diese Entwicklung ist eingeleitet. Das Limmattal nimmt diesbezüglich seine Verantwortung wahr. Der geplante Terminal beeinträchtigt nun den Ausbau des S-Bahn-Netzes im Limmattal und macht zudem geplante Entlastungsmassnahmen auf dem Strassennetz wie die Optimierung mit Verkehrssteuerungsmassnahmen oder die erwartete Entlastung mit dem Ausbau Gubristtunnel/Nordumfahrung wieder zunichte.

Die SBB geben optimistisch an, dass lediglich 30 Prozent aller Container auf die Strasse umgeladen und die restlichen auf der Schiene weiterbefördert würden. Letztlich wird jedoch der Markt entscheiden, wie viele Container im Limmattal direkt auf die Strasse umgeladen werden. Es ist zu befürchten, dass es ein viel höherer Anteil sein wird. Denn der Weitertransport auf der Schiene verzögert die Zustellung für den Kunden und behindert die «Just in time»-Arbeitsprozesse. Realität ist auch, dass trotz gegenteiliger planerischer Bemühungen in immer mehr Industriegebieten Bahngleise still gelegt werden und auf Anlieferung mit dem Lastwagen umgestellt wird.

Das Limmattal braucht die Restkapazitäten auf seinen Strassen für seine eigene Entwicklung und ist nicht gewillt, einen Entwicklungsstillstand hinzunehmen. Die Festlegung des Gateway-Terminals im kantonalen Richtplan ist damit weder verkehrsmässig noch sied-

lungsmässig mit dem übrigen Richtplan und den geltenden Konzepten koordiniert. Da hilft auch die Aufnahme des Terminals in den Bundessachplan Schiene nicht weiter. Denn, wie der Regierungsrat im Raumplanungsbericht 2005 schreibt, ist auch ein solcher Sachplan grundsätzlich an die Vorgaben der kantonalen Richtplanung gebunden. Kantonaler Richtplan und Sachplan sind gleichberechtigte Planungsinstrumente, welche es widerspruchsfrei aufeinander abzustimmen gilt.

Sie haben es heute in der Hand, ob die richtplanerischen Entwicklungsinteressen des Kantons Zürich oder die Phantastereien der SBB Cargo Vorrang haben. Der Standort Limmattal wird von den SBB nicht zuletzt deshalb bevorzugt, weil sie den grössten Teil der angelieferten Container auf ihrem Netz weiter befördern möchten. Deshalb streben die SBB auch die Nähe zum Rangierbahnhof Limmattal an. Beurteilt man diese Annahme jedoch als realitäts- und marktfremd, so wie dies die ZPL tut, so wird die Standortfrage plötzlich wieder offener und ist nicht mehr auf das Limmattal beschränkt. Die ab Terminal Dietikon ins Auge gefassten Bahnweitertransporte innerhalb des Grossraums und der Agglomeration Zürich sind viel zu kurz, um eine vernünftige Rentabilität und Akzeptanz im Markt erreichen zu können.

Auch namens der ZPL und der SVP-Fraktion fordere ich Sie auf, auf diesen unsinnigen Eintrag zu verzichten und damit die SBB Cargo zu einer realitätsbezogenen Überprüfung ihrer Fehlplanung zu zwingen.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Die Grünen werden nicht geschlossen für diesen Eintrag stimmen. Wir verweisen hier auf die Parlamentarische Initiative Peter Weber (205/2006), die im Rat leider noch nicht behandelt worden ist.

Die Krokodilstränen aus dem Limmattal rühren mich nicht besonders. Zur Kehrlichtverbrennungsanlage Limmattal – Hanspeter Haug, Sie haben das angeführt: Noch vor wenigen Jahren haben Sie den Kehrlicht aus dem Furttal dem ERZ (*Entsorgung und Recycling Zürich*) abgejagt, jetzt ist das die grosse Last. Da staune ich nur.

Sie öffnen mit den Richtplaneinträgen alle Schleusen ins Limmattal. Sie siedeln im Limmattal alles an, was im Transportgewerbe Rang und Namen hat. Wenn der schienengebundene Containerverkehr auch einen Platz im Limmattal beansprucht, dann kommt der grosse Protest. Das erinnert mich sehr stark an die Flughafendebatte, wo auch immer genau dort am meisten gebaut wird, wo offensichtlich der

Fluglärm am schlimmsten ist. Wo wollen Sie bauen? Ganz genau ans Gleisnetz, genau dort, wo die Lasten offensichtlich unerträglich sind. Ich finde diese Argumentation relativ schwierig. Sie kommt mir sehr bekannt vor. Willy Haderer, mir kommt auch die Sachplandiskussion bekannt vor. Ich wäre froh, dass man sich wieder an diese Argumentation erinnert, wenn es um die Luftfahrt geht.

Als Unternehmer wissen Sie, wenn Sie an Ihrem Arbeitsplatz eine neue Produktionslinie planen, so muss man den Warenfluss optimieren, damit man ein Stück nicht unnötigerweise zweimal oder dreimal in die Hände nimmt. Genau das gilt auch für den Transport mit den Wechselbehältern. Wenn wir eine rationelle und damit preislich konkurrenzfähige Struktur wollen – darauf ist unsere Wirtschaft im globalisierten Umfeld angewiesen –, dann ist ein Gateway in unmittelbarer Nähe zu einem Rangierfeld zwingend. Wir hören immer, Rekingen sei besser, Olten sei besser, Basel sei sowieso am besten. Die unabhängigen Verkehrsplaner sagen gleich bleibend: Nein, Dietikon bringe die besten Voraussetzungen mit. Sie befürchten eine Lastwagenflut im Limmattal. Die bekommen Sie garantiert, wenn Sie den Gateway verhindern. Wo soll denn ein Container von Basel nach Landquart durch?

Willy Germann hat einen Kompromiss eingebracht. Er verlangt von den SBB massive Konzessionen. Im Rahmen dieses Richtplaneintrags können wir das einbringen. Sie glauben doch nicht im Ernst, dass eine gerichtliche Klärung bei den Voraussetzungen mit einem Eintrag im Sachplan Verkehr eine bessere Lösung bringt, als was Willy Germann da skizziert hat. Die SBB haben mittlerweile auch eingesehen, dass sie mit Maximallösungen nicht mehr durchkommen. Das ist gut so. Mittlerweile wird eine Projektvariante geprüft, welche zumindest teilweise auf das bestehende Gleisfeld zu liegen kommt.

Eine Mehrheit der Fraktion unterstützt diesen Eintrag.

*Thomas Weibel (GLP, Horgen):* Auch ich spreche zum Minderheitsantrag 192, Gateway.

Viele Fakten zum Stückgutverkehr sind bereits in der Grundsatzdiskussion genannt worden. Auch wurde einiges bereits vor einigen Wochen bei der Diskussion des Postulats für flankierende Massnahmen zum Gateway gesagt. Ich versuche deshalb, Wiederholungen zu vermeiden.

Aus bahntechnischen Gründen sehen wir Grünliberalen kaum Alternativen zum Standort beim Rangierbahnhof im Limmattal. Wir anerkennen die Bedeutung eines Umschlagterminals für Container von Schiene zu Schiene, insbesondere wenn es gelingt, tatsächlich 80 Prozent der Container auf der Schiene zu- oder wegzutransportieren. Damit ist der Gateway Limmattal ein wichtiges Element, welches hilft, auch in Zukunft mit dem kombinierten Güterverkehr einen möglichst grossen Anteil der Güterströme über das Schienennetz abzuwickeln. Dies kommt letztlich auch dem MIV zugute. Die Bedenken und Anliegen der Bevölkerung im betroffenen Raum nehmen wir sehr ernst. Die Lebensqualität im Limmattal muss beachtet werden. Genau deshalb unterstützen wir die dringend notwendigen flankierenden Massnahmen für Betrieb und Zulieferung. Damit kann und muss das Projekt weiter optimiert werden – dies im Interesse der Bevölkerung.

Deshalb belassen bitte auch Sie den Gateway im Plan.

*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon):* Am Montag, vor Beginn der Richtplandebatte, verfasste der Regierungsrat eine Medienmitteilung, in welcher festgehalten wurde, dass die Kapazitäten der anderen Umschlagterminals an die Grenzen stossen würden und deshalb der Gateway im Limmattal dringend realisiert werden müsse. Diese Aussage veranlasste uns, genauer zu recherchieren. Seit längerer Zeit stehen wir mit dem Terminal in Rekingen in Kontakt. In den vergangenen Jahren litt dieser Terminal unter einer relativ schwachen Auslastung. Seit die Swiss Terminal die Geschäftsführung dieses Terminals übernommen hat, ist uns bekannt, dass eine Steigerung erzielt werden konnte. Dass nun aber die Kapazitäten an die Grenzen stossen sollen, erstaunte uns sehr. Deshalb erkundigten wir uns bei der Hochrhein Terminal AG. Laut ihrer Aussage hat sich die Kapazität zwar verbessert seit letztem Jahr, sie hat aber noch genügend freie Kapazität und sie wäre auch äusserst interessiert, den geplanten Ausbau ihrer Anlage zu vollziehen. Sie kann es nicht verstehen, warum der Zürcher Regierungsrat das Limmattal bevorzugt. Auch die Erkundigungen bei der Swiss Terminal wurden von einem Kollegen von mir aus dem Komitee «Gateway – so nicht» vorgenommen. Er berichtete Folgendes: Die Informationen von Christoph Ernst, zuständig bei der Hochrhein Terminal AG für solche Auskünfte, lauten wie folgt: Die Auslastung beträgt zurzeit 60 Prozent. Das Terminal Hochrhein könnte nach voller



Auslastung um zusätzliche 100 Prozent ausgebaut werden. Daran hätten sie übrigens auch grosses Interesse. Mir wurde relativ rasch klar, dass es nicht darum geht, ob Alternativen vorhanden sind, sondern ob man diese finden will.

Nachdem ich beim Eingangsvotum zum Güterverkehr bereits eindringlich auf die Unsinnigkeit eines Gateway-Terminals im Limmattal eingegangen bin, möchte ich an dieser Stelle nur noch auf die flankierenden Massnahmen der KEVU eingehen. Klar ist mir, dass es den KEVU-Mitgliedern nicht wurst war, mit welchen Problemen wir im Limmattal zu kämpfen haben. Ich attestiere ihnen, dass sie unsere Anliegen ernst nehmen. Die von ihnen vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen belegen dies. Aber auch, wenn sie gut gemeint sind, so helfen sie uns leider in der Realität wenig. Wer wird die Umsetzung dieser Massnahmen kontrollieren? Welches sind die Sanktionsmöglichkeiten bei Nichteinhaltung dieser Auflagen? Mir sind keine bekannt. Bis jetzt konnte mir auch niemand eine Antwort darauf geben. Was passiert, wenn die SBB Cargo aus wirtschaftlichen Gründen diese Auflagen nicht erfüllen kann? Wird dann der Rest der Schweiz Verständnis dafür haben, dass die flankierenden Massnahmen trotzdem eingehalten werden müssen? Was passiert, wenn die SBB Cargo in ausländische Hände gerät, wovon Experten ausgehen?

Die flankierenden Massnahmen mögen gut gemeint sein, helfen uns aber nicht, die Probleme zu lösen. Sie sind vielleicht das Valium für die Limmattaler Bevölkerung. Sie lösen aber die eigentlichen Probleme nicht. Deshalb empfehle ich Ihnen dringend, den Minderheitsanträgen 191 und 192 zuzustimmen oder sich im Minimum der Stimme zu enthalten.

*Hans Egloff (SVP, Aesch b. Birmensdorf):* Die Leute im Limmattal beschwerten sich nicht über den Lärm der Autobahn oder über den Lärm der überdimensionierten Rangier- und Güterbahnhofanlage. Sie beschwerten sich auch nicht über den Lärm der Flugzeuge. Problematisch beziehungsweise unerträglich ist die Summe der Immissionen, vor allem dann, wenn die Lasten des Gateway dazu kommen. Die Präsidentin und die Präsidenten der HEV-Sektionen (*Hauseigentümerverband*) im Limmattal haben dem Regierungsrat einen offenen Brief geschrieben und darin unter anderem auf Fakten aus dem Raumplanungsbericht 2005 und dem Umweltbericht 2004 hingewiesen.

Daraus nur drei Punkte: Die Bevölkerung des Limmattals ist seit Jahren übermässigen, durch Lärm und Schadstoffe verursachten Verkehrsimmissionen ausgesetzt. Beunruhigend ist die Tendenz. Sie weist eine jährliche Steigerungsrate von 3 bis 4 Prozent auf. Sämtliche Gemeinden im Limmattal gelten als Lärmsanierungs-Gemeinden. Die Wohnqualität, die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsplanung sind nicht optimiert. Baudirektorin Ursula Gut hat auf diesen Brief unmittelbar geantwortet. Sie hat damit in der Form sehr viel Goodwill geschaffen. Mit dem Inhalt können wir aber nicht einverstanden sein beziehungsweise vom Inhalt sind wir nicht begeistert.

Die linke Ratsseite ist zwar skeptisch, sie fordert aber lediglich flankierende Massnahmen. Ich halte Ihnen aber Ihre eigenen, in den vergangenen Tagen hundertfach vorgetragenen Argumente vor. Gateway heisst mehr Strassen und mehr Verkehr in dicht besiedeltem Gebiet. Von den Versprechungen der SBB erlaube ich mir übrigens, wenig zu halten. Limmattaler mit gutem Gedächtnis vermögen sich zu erinnern. Vor dem Bau der Gleisanlagen Rangier- und Güterbahnhof Dietikon–Spreitenbach–Killwangen war von der Pflanzung von einer Million Bäumen die Rede. Das Versprechen erscheint heute als zynischer Versprecher. Die Bäume wurden wohl nur für die Bahnschwellen verwendet. Lassen Sie es mich in der zweiten Fremdsprache formulieren: Gateway – get away!

*Elisabeth Scheffeldt Kern (SP, Schlieren):* Ich lehne den Eintrag des Gateways in der vorgeschlagenen Variante ab.

Als Limmattalerin kenne ich die fragile Situation um die Lebensqualität im Tal. Lärm- und Schadstoffe durch stark frequentierte Eisenbahnstrecken, mehrere Autobahnen und Abfluglärm belasten Gesundheit und Lebensqualität von über 100'000 Menschen. Umweltbelastungen sind mit ein Grund, dass die beiden grossen Gemeinden im Limmattal übermässig hohe Soziallasten tragen und dass eine stabile soziale Struktur des Limmattals gefährdet ist.

Als SP-Frau begrüsse ich die Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Die Güter sollen möglichst lange auf der Schiene transportiert werden. Dazu braucht es Rangierbahnhöfe und Umladestationen. Und ich weiss, dass jede zeitliche Verzögerung dieser Umladestation problematisch werden kann.

Im September 2006 hat der Kantonsrat mit grossem Mehr mein Postulat überwiesen. Damit verlangt er, dass bei einem etwaigen Ausbau des Gateways flankierende und weitere Massnahmen, wie ein Plafond für Feinstaubpartikel oder der zügige Ausbau der Limmattalbahn zu ergreifen sind. Das Postulat geht in seinen Forderungen weit über das hinaus, was nun im Kompromissantrag der Kommission enthalten ist. Da wird nur sehr einseitig die Belastung durch den Gateway thematisiert. Im prozentualen Split Bahnverkehr-Lastwagen ist keine Plafondierung enthalten. Eine vernetzte Wahrnehmung der gesamten Belastungen fehlt.

Lassen Sie mich festhalten: Die bürgerlich dominierte Verkehrspolitik im Bezirk Dietikon und die Fundamentalopposition der bürgerlichen Gateway-Gegner im Limmattal haben die Sache nicht erleichtert. Eine Alles-oder-nichts-Strategie in dieser Lage war und ist gefährlich. Dass sich der Kampf gegen zusätzliche Belastungen gerade bei einem Projekt des öffentlichen Verkehrs entwickelt hat, ist zudem Teil dieser bürgerlichen Verkehrspolitik. Das Verhalten der bürgerlichen Vertreter in dieser Richtplandebatte macht es einem sehr schwer, ihnen ihren Einsatz abzunehmen. Rolf Steiner hat dies in seinem Votum gut dargestellt.

Der Gateway bringt dem Limmattal keine Vorteile, wirklich nicht. Wenn aber dieser Standort für Bern und den öffentlichen Transportverkehr tatsächlich so wichtig ist, dann muss und darf auch eine entsprechende Gegenleistung zum Schutze der hier lebenden Menschen verlangt werden. Und dann erwarte ich vom Regierungsrat und von meinen Kolleginnen und Kollegen im Rat ein entsprechendes Einstehehen für eine umweltgeplagte Bevölkerung und Region. So, wie die Vorlage nun geplant ist, bin ich über den teilweise zynischen und respektlosen technokratischen Umgang mit der Bevölkerung im Limmattal enttäuscht.

Deshalb werde ich den Minderheitsantrag unterstützen.

*Rosmarie Frehsner (SVP, Dietikon):* Die Frage, ob dieses Projekt das Ei des Columbus oder ein Kuckucksei ist, stellt sich für Dietikon nicht. Es ist ein Kuckucksei, und zwar ein grosses. Die geplante Grossanlage für Containerumschlag mitten im Agglomerationszentrum Limmattal dürfte ein Sündenfall grösseren Ausmasses werden, sofern sie denn Realität wird.

Aus den vielen bereits erwähnten Gründen, die ich nicht mehr wiederholen möchte, wird der Dietiker Stadtrat als Exekutive der Standortgemeinde dieses Projekt mit allen legalen Mitteln bekämpfen.

In der Antwort auf die Anfrage 317/2006 betreffend Bedarfsnachweis für einen Gateway in Dietikon verweist der Regierungsrat auf die Vorlage 4102. In der Vorlage 4102 vom September 2003 steht im Punkt sechs geschrieben: «Bei der künftigen Richtplanung ist darauf hinzuwirken, dass der Güterumschlag Schiene/Strasse im Rahmen des betrieblich Vertretbaren möglichst dezentral, möglichst ohne Belastung von Ortsdurchfahrten abgewickelt wird. Zu diesem Zweck sind weitere Standorte für dezentrale Umschlagsanlagen zu prüfen.» Dies sind die Worte des Regierungsrates im September 2003.

Dazu möchte ich sagen, dass man doch wohl Dietikon kaum als dezentralen Standort bezeichnen kann. Kommt dazu, dass das Gebiet Niderfeld, auf dem dieser Gateway geplant werden soll, einen längeren Planungsprozess mit zahlreichen, um nicht zu sagen mit vielen Landbesitzern hinter sich hat. Eine Teilrevision der Richt- und Nutzungsplanung liegt vor. Der Kanton hat die Vorlage geprüft und für gut befunden.

Wird der Gateway nun eingetragen, ist diese Planung zum grössten Teil hinfällig. Die Vision eines neuen attraktiven Quartiers ist dahin. Als Ersatz werden wir in Dietikon bis zu 500 zusätzliche tägliche Lastwagenfahrten erleben, notabene ohne Umfahrungsstrasse.

Im Namen der Einwohner von Dietikon, Oetwil, Geroldswil und allen weiteren im Limmattal danke ich Ihnen für die Aufmerksamkeit. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag 192 zu unterstützen.

*Barbara Angelsberger (FDP, Urdorf):* Angesichts der vorgerückten Stunde werde ich meine zwei Seiten nicht mehr vorlesen.

Ich unterstütze den Minderheitsantrag. Ich bin gegen diesen Eintrag im Richtplan. Das Limmattal will nicht länger den Abfallkübel für alles spielen. Wir wollen diesen Gateway unter keinen Umständen. Wir glauben den Linken nicht, dass der Widerstand nichts nützt. Er wird etwas nützen. Das haben die SBB bereits gezeigt.

*Brigitta Johner-Gähwiler (FDP, Urdorf):* «Kein anderer Weg führt nach Zürich. Das Limmattal bildet das 24 Kilometer lange Einfallstor von Westen zur grössten Schweizer Stadt. Vor 150 Jahren schnaubte hier die Spanisch-Brötli-Bahn von Baden in das aufstrebende Han-

delszentrum der jungen Eidgenossenschaft. Heute zwingt sich täglich eine Blechlawine durch das Limmattal. Natur- und Landschaftsexperten der ETH Zürich leisten am Beispiel dieser verkannten Region umweltgeschichtliche Vergangenheitsbewältigung.» Das war ein Zitat aus einer Medienmitteilung von ETH Landschaftsexperten aus dem Jahre 1998. Bald 10 Jahre alt ist diese Lagebeurteilung, und die Situation hat sich seither nur verschlechtert. Das belegen zum Beispiel die täglichen Staumeldungen unserer Region.

Vielleicht verstehen Sie jetzt auch besser, weshalb wir uns so aktiv für unseren Lebensraum einsetzen, einsetzen müssen? Wir Limmattalerinnen und Limmattaler wissen dabei sehr wohl, dass eine moderne Gesellschaft eine moderne Infrastruktur verlangt, die auch lärmig oder schmutzig sein kann, und dass der Preis für unseren Komfort zuweilen sehr hoch ist und auch nicht überall gleich sein kann.

Doch, dass wir im Limmattal es nun wirklich nicht mit Sankt Florian halten, der sein Haus verschont haben möchte, noch die englische Nimby-Position mit ihrer egoistischen und abwehrenden «not in my backyard»-Haltung vertreten, beweisen wir immer wieder, indem wir Ja sagen zur A1, zu Flugzeugen, zum Gubrist-Tunnel, zur Kläranlage, zur Kehrichtverbrennungsanlage, zum Rangierbahnhof, zum Waffenplatz Reppischtal und so weiter, weil wir von der Wichtigkeit und Bedeutung dieser Anlagen und Einrichtungen auch für unseren Wirtschaftsraum überzeugt sind.

Wir anerkennen auch das gesellschaftliche Bedürfnis, die Notwendigkeit von Einrichtungen wie einer Antenne Limmattal für Integrationsfragen, einer Halbgefangenschaft oder Pfarrer Ernst Siebers Urdörfli.

Sie sehen, dass wir im Limmattal bereitwillig und auch solidarisch Lasten und Belastungen tragen und ertragen, deren Verursacherinnen wir nicht oder nur teilweise sind. Durch dieses Jasagen übernehmen wir Verantwortung auch für Sie und entlasten damit den ganzen Kanton.

Aber: Alles ist eine Frage des Masses und der Mässigung! Und so müssen wir alle Massnahmen fördern und unterstützen und alle Möglichkeiten nutzen, die der Geringhaltung oder Minderung von Immissionen dienen oder damit zusammenhängende Probleme lösen helfen.

In diesem Sinne appelliere ich heute zu spätester Stunde an Sie, unsere für die ganze Gesellschaft einstehende Region nicht einseitig noch mehr zu belasten und so zu demotivieren und danke Ihnen daher für Ihr Ja zur Streichung des Richtplaneintrags Gateway, nicht nur dem Limmattal, sondern dem ganzen Kanton Zürich zuliebe.

*Blanca Ramer-Stäubli (CVP, Urdorf):* Ich halte ein verkürztes Votum. Der Gateway, so wie er uns vorliegt, ist meiner Meinung nach eine Riesenfehlplanung. Das Konzept an und für sich ist absolut richtig. Der Güterverkehr gehört für lange Strecken auf die Schiene; die Feinverteilung ist auf den Strassenverkehr angewiesen. Dieses Konzept ist zukunftsorientiert und umweltfreundlich. Das vorliegende Projekt aber verhält mittel- und langfristig nicht. Ich habe das Gefühl, die Planer bei Bund und Kanton sind vom Ist-Zustand bei Planungsbeginn ausgegangen. Die schon jetzt stattfindende Entwicklung Glatttalstadt wurde nicht realistisch mit einbezogen. Auch die Entwicklung östlich Richtung Winterthur hin zum Bodensee wurde vernachlässigt. Macht es denn wirklich Sinn, die Güterumladestation in der Agglomeration Zürich selbst, etwas westlich vom Zentrum zu erstellen? Wodurch soll zum Beispiel der ganze Güterverkehr zu den Empfängern in der Glatttalstadt, etwa auch noch durch den Gubrist? Mit vielen Spuren oder auf Schleichwegen durch die Quartiere? Wäre es nicht sinnvoller, die ganze Feinverteilung für die Schweiz ausserhalb der Agglomeration Zürich zu erstellen? Unser Zürcher Verkehr hat so schon seine Grenzen erreicht. Rekingen zum Beispiel hat Platz und möchte dieses Projekt gerne. Weshalb muss dann der Gateway unbedingt ins Limmattal, wo man ihn nicht will und der Verkehr eh schon staut und lärmt? Bitte überlegen Sie sich die Sache nochmals und stimmen Sie den beiden Minderheitsanträgen zu.

*Andreas Burger (SP, Urdorf):* Ich habe bezüglich Minderheitsantrag 192 zwei Herzen in meiner Brust. Eines jubelt über den Gateway und seine Ziele. Die Verlagerung von Gütern von der Strasse auf die Schiene ist eine gute Sache. Der Bahntransport entlastet den Strassenverkehr und die Umwelt schweizweit, ja sogar international massiv. Aber da ist noch mein zweites Herz. Dieses schlägt für das Limmattal. Es trauert. Wir sind schon jetzt überdurchschnittlich stark mit Verkehr, Lärm und Abgasen geplagt. Jetzt kommt noch der Gateway. Das darf nicht sein. Das ist nicht fair. Der lokale Mehrverkehr würde wahrscheinlich in jeder Gegend des Kantons bekämpft werden. Eine flächendeckende Entlastung wird stillschweigend entgegengenommen. Die lokale Mehrlast wird aber oft mit schwerem Geschütz bekämpft. Leider funktioniert die Verlagerung von der Strasse auf die Bahn nur richtig, wenn der Platz der Umlagerung an einem optimalen

Standort liegt. Wenn dies in Dietikon ist, dann sei es halt so. Wenn wir dafür den Verkehr über die ganze Schweiz reduzieren können, dann müssen wir wohl dieses Opfer bringen.

Aber, Regierungsrätin Ursula Gut, jetzt komme ich zum Aber. Dies entlastet weder die Regierung noch die Bahn davor, weiter nach Alternativen zu suchen. Wenn dann der Gateway doch in Dietikon gebaut werden soll, erwarten wir im Limmattal nicht nur einfach flankierende Massnahmen, nein wir erwarten eine entsprechende Reduktion bei anderen Emissionen. Wir haben das Recht auf eine Entlastung. Ich würde gerne hier und heute diesbezüglich etwas von Ihnen darüber hören.

*Hans Egloff (SVP, Aesch b. Birmensdorf), spricht zum zweiten Mal:* Ich verstehe Ihren Ärger, umso mehr als ich Ihnen jetzt nicht das Bettmümpfeli, sondern eine juristische Knacknuss servieren möchte.

Es geht mir darum, Sie vor einem kapitalen Fehler zu bewahren einerseits und andererseits, um auf eine zusätzliche Rechtsmittelmöglichkeit der betroffenen Gemeinden hinzuweisen. Voraussetzung für eine eisenbahnrechtliche Plangenehmigung des Projekts Gateway Limmattal bildet das Vorliegen eines entsprechenden Sachplans des Bundes – dies gemäss Eisenbahngesetz und Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes. Für das Projekt Gateway Limmattal existiert allerdings kein Sachplan, welcher die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen vermöchte. Richtig ist wohl, und darauf scheint sich der Zürcher Regierungsrat abzustützen, dass im letzten Frühjahr auf Bundesebene ein Sachplan Verkehr verabschiedet worden ist, in welchem unter anderem auf das Projekt Gateway Limmattal Bezug genommen wird. Indes umfasst dieser Sachplan bislang lediglich einen strategischen beziehungsweise programmatischen Teil, weshalb er folgerichtig die Überschrift «Sachplan Verkehr – Teilprogramm» trägt. Für das Projekt Gateway Limmattal scheinen in diesem Teilsachplan keinerlei verbindliche Festlegungen im Sinne von Artikel 23 der Raumplanungsverordnung getroffen worden zu sein. Im Sachplan Verkehr, Teilprogramm, wird denn auch explizit darauf hingewiesen, dass die verbindlichen Teile farblich hinterlegt sind. Für das Projekt Gateway Limmattal sind aber keine solchen Hinterlegungen zu erkennen, womit die entsprechenden Ausführungen zum Gateway rein informativen Charakter aufweisen dürften und auch nicht behördenverbindlich sind. Der bislang vorliegende Sachplan Verkehr mit einem rein strategischen Inhalt wird demgemäss um einen projektbezogenen Umsetzungsteil ergänzt

werden müssen, damit für das Projekt überhaupt eine rechtskonforme Planungsgrundlage besteht. Ein solcher Umsetzungsteil des Sachplans Verkehr, Teil Schiene/ÖV, scheint allerdings erst in Vorbereitung zu sein und dürfte wohl frühestens im Jahr 2008 den weiteren Planungsträgern und der betroffenen Bevölkerung als Entwurf unterbreitet werden. Somit ist festzuhalten, dass das Projekt Gateway im bundesrechtlichen Sachplan Verkehr zwar aufgeführt ist, doch handelt es sich hierbei lediglich um eine informative Aussage, welcher keinerlei Verbindlichkeit im Sinne einer Festlegung gemäss RPG und RPV zukommt. Dementsprechend besteht aber auch keine rechtliche beziehungsweise faktische Veranlassung, das Projekt bereits im Rahmen der laufenden Revision des kantonalen Verkehrsrichtplans zu berücksichtigen. Vielmehr gilt es, die nach wie vor ausstehende bundesrechtliche Umsetzung abzuwarten, in deren Rahmen das Projekt dereinst allenfalls verbindlich festgesetzt wird. Eine solche bundesrechtliche Festsetzung im Sachplan Verkehr erforderte indes unter anderem eine vorgängige Anhörung der weiteren Planungsträger, insbesondere Kanton und Gemeinden sowie eine Mitwirkung der betroffenen Bevölkerung.

Wenn wir diesen Eintrag bereits heute im Richtplan vornehmen, eröffnet dies den Gemeinden ein zusätzliches Rechtsmittel, nämlich eine Beschwerde direkt ans Bundesgericht. Damit würde dieses Projekt so oder so um weitere zusätzliche Jahre verzögert werden. Solange all diese bundesrechtlich zwingend vorgeschriebenen Planungsschritte im Zusammenhang mit einer allfälligen Festsetzung des Gateways im Sachplan noch nicht erfolgt sind, ist es auch nicht angezeigt, diesen in unserem Richtplan zu berücksichtigen.

Ich bitte Sie um Kenntnisnahme.

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Ich will darlegen, warum ich diesen Minderheitsantrag unterstütze.

Erstens: Für so ein sensibles Thema im globalen Umfeld unter dem Diktat des gigantischen Wachstums, der verlangten Wirtschaftlichkeit, der unabdingbaren Abhängigkeit zum bestehenden 64-gleisigen Rangierbahnhof braucht es ergänzende Abklärungen, um die letzte Meile mitten in der Limmattalstadt mit diesem Eintrag sicherzustellen.

Zweitens: Die vom Parlament eilig beschlossenen flankierenden Massnahmen, wie sie gutgläubig daherkommen, geben langfristig keine Sicherheit. Das können Sie mir glauben!



Drittens: Durch die Festlegung des Standortes eines internationalen Gateways auf der Nord–Süd-Achse zwischen Hamburg, Antwerpen und Genua, ausgerechnet im schweizerischen Niderfeld bei Dietikon, wird ein gigantischer Terminal ermöglicht, welchen nicht nur die SBB Cargo kurzfristig realisiert haben will. Das sehen auch die australischen, die deutschen, die italienischen und die französischen Cargogesellschaften gerne, weil es rentabel sein wird; rentabel auf dem Gesundheitsbuckel der Limmattaler Einwohnerschaft.

Für die wichtige Güterverteilung auf die Ost–West-Achse gibt es im schweizerischen Mittelland Alternativen, welche wiederholt ausgelotet werden sollten. Dazu muss Zeit sein.

*Regierungsrätin Ursula Gut:* Die bisherige Anlage für den Containerumschlag auf dem Areal des Zürcher Güterbahnhofs muss zur Realisierung der Durchmesserlinie mit Durchgangsbahnhof Löwenstrasse in wenigen Jahren ersetzt werden. Voraussetzung für den wirtschaftlichen Betrieb der neuen Anlage und insbesondere auch für den angestrebten Weitertransport eines Grossteils der Behälter mit regionalen Güterzügen bildet einen Standort in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Infrastruktur des Rangierbahnhofs Limmattal. Diese Standort-Evaluation wurde mit grosser Sorgfalt durchgeführt. In Frage kommt einzig die Standortfestlegung für den Umschlagterminal Dietikon-Niderfeld, wie sie in die Vorlage aufgenommen wurde. Unter Objekt 1, Zürcher Güterbahnhof, ist daher gemäss Vorlage festzulegen, dass der Ersatz durch den Umschlagterminal Dietikon-Niderfeld erfolgt. Dazu ist die Standortfestlegung für den Umschlagterminal Dietikon-Niderfeld gemäss Vorlage 4222 in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.

Inzwischen hat der Bundesrat den Standort mit Beschluss vom 26. April 2006 im Sachplan Verkehr unseres Erachtens verbindlich festgelegt. Für die Gemeinden im Limmattal ist es daher entscheidend, dass die mit der Standortfestlegung im Richtplan gemäss Vorlage vorgesehenen umfangreichen flankierenden Massnahmen für Planung, Bau und Betrieb der Anlage festgelegt werden. Die in den Richtplantext aufgenommenen Handlungsanweisungen zur Kompensation der Flächenbeanspruchung zur gesamthaften Reduktion der Emissionen sowie zum Bahnanteil dienen dem Schutz der Bevölkerung vor zusätzlichen Belastungen. Diese Festlegungen gelten als Vorgaben für die Projektierung der Anlage und sind nach der Inbetriebnahme einem Controlling zu unterstellen.

Ich bitte Sie, im Sinne des Regierungsrates den Minderheitsanträgen 191 und 192 nicht stattzugeben.

*Abstimmungen*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 57 Stimmen, den Minderheitsantrag 191 abzulehnen.**

**Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 55 Stimmen, den Minderheitsantrag 192 abzulehnen.**

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Den kleinen Rest der Detailberatung Güterverkehr, das Kapitel Luftfahrt und das Kapitel Schifffahrt werden wir ohne elektronische Visualisierung behandeln, ebenso den Bericht zu den Einwendungen, die Schlussdebatte und die Schlussanträge. Dies werden wir in frühestens vier Wochen hier im Rat behandeln.

*Die Beratungen werden unterbrochen.*

**Verschiedenes**

*Neu eingereichte Vorstösse*

- **Lehrpersonen für Religion und Kultur an der Primarschule**  
Motion *Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti)*

Schluss der Sitzung: 23.30 Uhr

Zürich, 30. Januar 2007

Die Protokollführerin:  
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 19. März 2007.