



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

187. Sitzung, Montag, 22. Januar 2007, 14.45 Uhr

Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Eingang einer Petition Seite 13388

6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

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

2006 **4222a** (*Fortsetzung der Beratungen*) Seite 13388

Verschiedenes

- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 13428

Geschäftsordnung

Alfred Heer (SVP, Zürich): Nachdem wir eine Viertelstunde später begonnen haben, können wir die Sitzung auch ein bisschen früher abbrechen. Wir haben viele Personen, die in der Gemeinde engagiert sind und den Kantonsrat um 17 Uhr verlassen müssen.

Ich bitte Sie höflich, die Sitzung um 17 Uhr zu schliessen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ihr Wunsch ist mir Befehl! (*Heiterkeit.*) Das Wort wird weiter nicht gewünscht. Wir fahren fort wie vorgesehen.

1. Mitteilungen

Eingang einer Petition

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Heute Morgen ist eine Petition eingegangen. Sie wurde vom Verwaltungsratspräsidenten des Zoologischen Gartens Zürich, Martin Naville, und vom Zoodirektor Alex Rübel in Begleitung von zwei Kamelen, zwei Lamas und zwei Alpakas dem Kantonsrat überbracht. Die Petition trägt 26'000 Unterschriften und enthält den Wunsch, im Richtplan sei eine Seilbahn zwischen Stettbach und Zoo einzutragen.

Die Petition liegt im Sekretariat des Rathauses auf und wird der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt zugewiesen.

6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

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

Fortsetzung der Debatte.

Rückweisungsantrag

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Es ist ein Antrag auf Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat gestellt worden. Ich verweise auf das Dokument «Minderheitsanträge», Seite 3.

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

Die Vorlage 4222, Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan), wird mit folgendem Auftrag an den Regierungsrat zurückgewiesen:

Die Vorlage ist in Kohärenz mit der Finanzlage des Kantons, den Grundsätzen einer nachhaltigen Raumentwicklung, der Gesamtverkehrskonzeption und den Agglomerationsprogrammen sowie in Übereinstimmung mit den aktuellen und in Ausarbeitung befindlichen Bundeserlassen (SIL, Sachplan Verkehr u. a.) vollständig zu überarbeiten.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Die SP-Fraktion hat nach der Gesamtwürdigung des Vorschlags und nach Beendigung der Behandlung in der Kommission die Rückweisung beschlossen, die Rückweisung zur vollständigen Überarbeitung. Insbesondere die Kapitel 4.1 Gesamtverkehr, 4.2 Strassenverkehr und 4.4 Parkierung und verkehrssensitive Anlagen sind für uns inakzeptabel. Der Entwurf entspricht hier weder den Vorgaben der kantonalen Gesetzgebung noch derjenigen des Bundes. Nun ist ja nicht zu erwarten, dass die Mehrheit dieses Rates im Moment in der Lage wäre, den Entwurf in eine Form zu bringen, die die Mängel beheben würde. Daher müssen wir die Rückweisung beantragen.

Bei der kantonalen Gesetzgebung fängt es ja schon bei der Verfassung an. In unserer Verfassung, die seit dem 1. Januar 2006 in Kraft ist, haben wir den Artikel 6, der den Kanton und die Gemeinden zu einer ökologischen, wirtschaftlich und sozial nachhaltigen Entwicklung verpflichtet, und dies wird nachher konkretisiert in den Artikeln 101 zur Raumplanung, 102 zum Umweltschutz und 104 zum Verkehr. Der Entwurf widerspricht mit den Objektlisten im Strassenverkehr und dem umformulierten Kapitel Parkierung auch den formulierten Wegleitungen des Regierungsrates wie auch den Legislaturzielen des Regierungsrates, welche einen haushälterischen Umgang mit den Ressourcen verlangen. Er entspricht nicht den Grundsätzen des Gesamtverkehrskonzeptes, welches der Regierungsrat im letzten September verabschiedet hat, und er entspricht auch nicht den Zielsetzungen im Textteil des Verkehrsrichtplans – sowohl des Verkehrsrichtplans 1995 als auch des jetzigen Entwurfs.

Der Entwurf widerspricht auch dem Bundesrecht, nämlich den Grundsätzen im Raumplanungsgesetz, die uns auch wieder zu haushälterischen Umgang mit dem Boden verpflichtet. Er entspricht nicht der eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung, insbesondere den Bestimmungen der Luftreinhalteordnung und dem Lärmschutzgesetz. Wir können es drehen und wenden wie wir wollen, die Kommission hat dem Kantonsrat eine Vorlage gegeben, die übergeordnetem Recht widerspricht.

Nun ist es nicht die Aufgabe des Gesamtkantonsrates, eine so widersprüchliche Vorlage zu diskutieren. Sie gehört deshalb zurück in die Kommission. Die Kommission hat auf den Sommer 2006 die Vorbehalte, die eingegangen sind, nur noch ignoriert, aufgeworfene Fragen in den Wind geschlagen und Widersprüche nicht mehr untersucht. Zu

offensichtlich hat die Kommissionsmehrheit keine Auseinandersetzung mit den Widersprüchen mehr zugelassen und diese so in den Entwurf geschrieben.

Tatsache ist aber, dass am 16. August 2006 der Regierungsrat die Kommission darauf hingewiesen hat, dass es erstens Widersprüche zu geltendem Recht hat, dass es zweitens unlösbare Konflikte zu anderen Festlegungen des kantonalen Richtplans habe und dass drittens er, der Regierungsrat, die Genehmigungsfähigkeit durch den Bund in der vorliegenden Form bezweifle. Die Kommissionsmehrheit hat dies mit Achselzucken zur Kenntnis genommen. Ich verstehe daher Regierungsrätin Ursula Gut nicht, dass sie sich heute Morgen nicht stärker für diese Grundsätze eingesetzt hat. Und dann diese Rügen, die der Regierungsrat der Kommission am 6. August 2006 mitgeteilt hat! Ich denke mir, es wäre doch angezeigt, dass sie die Regierungsratsvorlage auch wieder hier im Rat vertritt.

Am 13. September 2006 hat dann der Regierungsrat mit elfjähriger Verspätung das Gesamtverkehrskonzept verabschiedet und das sollte jetzt eigentlich als Grundlage gelten, um die Zielsetzung festzusetzen und die Massnahmen für die Umsetzung dieser Zielsetzungen. Dies hat der Bund 1995 verlangt. Aufgabe der Kommission wäre es nun gewesen, ab September die Vorlage daraufhin zu überprüfen, ob sie auch erfüllt, was das Gesamtverkehrskonzept hier formuliert. Unter anderem formuliert das GVK, dass dauerhafter Fortschritt für die Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt zu erbringen wäre mit dem Verkehrsrichtplan. Weiter hätten wir aber auch überprüfen müssen, ob das Finanzierungssystem, das der Bund ebenfalls nachdrücklich fordert, geeignet ist, eine gesicherte Finanzierung der Richtplanvorhaben darzustellen. Das Gesamtverkehrskonzept macht die Kernaussage, die Finanzierung wäre gesichert. Es brauche keine neuen Finanzierungssysteme. Es erklärt aber in keiner Weise, wie mit den gleichen Finanzierungselementen nun plötzlich mehr Mittel in die Kasse fliessen sollten. Wenn der Bund seine Ankündigung wahr macht und die über-rissenen Strassenbauvorhaben auf der Zürcher Wunschliste nicht zahlt, dann bleiben sie für immer unfinanzierbar.

Einen Glücksmoment habe ich ja in der Kommission erlebt: Als die Frage gestellt wurde, wieso sich jetzt plötzlich die Strassenfinanzierung nullkommaplötzlich ohne neue Quellen so gewaltig verbessere, haben wir von der Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer die Antwort erhalten, das liege am neuen Rechnungslegungsmodell. Damit weiss

ich nun: Wenn in meinem Portemonnaie langsam das Geld zur Neige geht, kaufe ich mir ein neues Portemonnaie, und die Geldsorgen sind weg. (*Heiterkeit.*) Es ist kaum zu glauben, dass mit einer solchen Methode die Politik der leeren Kassen, die wir ja jetzt seit Jahren hier erleben, dies plötzlich korrigiert werden könnte.

Eine Rückweisung – das ist uns bewusst – würde leider auch die von der KEVU beratenen Kapitel ablehnen. Insbesondere die Kapitel zum öffentlichen Verkehr und das neue Kapitel zum Velo- und Fussverkehr können den Anforderungen an eine nachhaltige Verkehrspolitik sehr wohl genügen. Offensichtlich ist die Kommissionsarbeit dort anders gelaufen, stammt doch lediglich etwa ein Siebtel der Minderheitsanträge aus dieser Kommission. Wir müssen erwarten, dass die Uneinsichtigkeit dieser Ratsmehrheit wohl eine Zustimmung zum Rückweisungsantrag wohl nicht zulässt. Doch wir erwarten doch zumindest, dass die CVP nach ihrem Parteitag nun ihren Wahlvertrag und dort insbesondere das Kapitel zur Umwelt noch einmal gründlich durchliest. Und wir erwarten, dass die FDP nach dem nochmaligen Genuss des Al-Gore-Films auch das Referat von Regierungsrätin Ursula Gut zur Gesamtüberprüfung noch einmal genau liest und sich dann zu unseren Anträgen positiv stellen kann. Und wir erwarten, dass die SVP die Vision und die Leitidee des Gesamtverkehrskonzeptes, das ihre Regierungsrätin Rita Fuhrer vorgestellt hat, umsetzt und dann eben auch den Minderheitsanträgen zustimmt und ihre eigenen zurückziehen kann.

Die Vorlage in der jetzigen Form muss zurückgewiesen werden, weil sie erstens nicht gesetzeskonform, zweitens nicht finanzierbar, drittens siedlungs- und umweltunverträglich, viertens nicht mit den Nachbarn koordiniert, fünftens durch den Bund nicht genehmigungsfähig und sechstens und letztens eben auch wirtschafts- und standortfeindlich ist. Ersparen Sie dem Kanton die Peinlichkeit, dass er einen Entwurf durchberät und verabschiedet, der letztlich dann vom Bund nicht genehmigt wird. Dass es dem Bund ernst ist, hat er in den letzten Monaten bewiesen. Er hat es zweimal bewiesen beim Kanton Baselland und er hat auch gemerkt, dass es mit Teilgenehmigungen und Nachlieferungsaufträgen nicht funktioniert. Beim Kanton Zürich hat er ja die schlechte Erfahrung gemacht, dass er elf Jahre warten musste bei seiner Forderung nach dem Gesamtverkehrskonzept, welches seit 1995 in Arbeit ist. Das sollte hier nicht passieren.

Bitte weisen Sie diese Vorlage an die Kommission zurück!

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Die SVP-Fraktion ist vorerst sehr erfreut darüber, dass die SP als Begründung – als eine der Begründungen – für ihren Rückweisungsantrag auch die Kohärenz zur Finanzlage des Kantons fordert. Es bleibt zu hoffen, dass die SP diesbezüglich bei ihrem guten Vorsatz bleibt und einmal alle ihre kantonsrätlichen Vorstösse auf diese Kohärenz hin untersucht. Der Rückzug aller nicht finanzkonformen Vorstösse wird diesem Rat für die Zukunft sehr viel Freiraum bescheren.

Der Strassenverkehr weist gemäss der früher erwähnten Bundesstudie eine Eigenfinanzierung von 95 Prozent auf und erfüllt diese geforderte Kohärenz problemlos. Auch wenn der Schienenverkehr ohne die öffentlichen Beiträge aus Steuergeldern lediglich eine Eigenfinanzierung von 46 Prozent aufweist, steht die SVP trotzdem hinter den meisten vorgeschlagenen ÖV-Vorhaben.

Es ist auch völlig unrealistisch, auf die in Ausarbeitung befindlichen Bundeserlasse warten zu wollen, werden doch immer wieder neue Bundeserlasse geschaffen und ein Verkehrsrichtplan kann gar nie verabschiedet werden.

Die SVP ist auch bereit, auf die zahlreichen neuerlichen Kommissionssitzungen nach einer Rückweisung und die damit in Aussicht stehenden Sitzungsgelder zu verzichten. Wir bitten Sie, ein Gleiches zu tun und diesen Rückweisungsantrag abzulehnen.

Wenn ich schon das Wort habe, möchte ich Ihnen mitteilen, dass die SVP-Fraktion auch die Minderheitsanträge 1 bis 3 ablehnt, da diese Anliegen betreffen, für die eindeutig die Verwaltung zuständig ist.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich entschuldige mich bei den Kommissionsvorsitzenden, die ich vorweg noch hätte drannehmen sollen.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Ich ersuche Sie, den Rückweisungsantrag klar abzulehnen. Dieser Antrag ist sachlich nicht begründet und darüber hinaus aus der Sicht für den Kanton Zürich verantwortungslos.

Der Handlungsbedarf auf der Ebene Verkehrsrichtplanung ist im Kanton Zürich mehr als nur ausgewiesen. Wir können es uns nicht leisten, Planungsprozesse über weitere Jahre zu verzögern oder zu blockieren,

mit der Sachplangenehmigung beim Bund noch länger zuzuwarten. Ein aktuelles Beispiel, bei dem wir aus beiden Lagern sicher die gleiche Meinung haben: Die Vorarbeiten zur Realisierung des Durchgangsbahnhofes sind mit grossen Anstrengungen angelaufen. Ohne den Ausbau des Bahnhofs Oerlikon kann das Projekt seine Leistungsfähigkeit nicht entwickeln. Unsere Vorlage beinhaltet den Richtplan eintrag für den Ausbau von den zwei zusätzlichen Geleisen mit Inbetriebnahme auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Durchgangsbahnhofes voraussichtlich im Jahr 2012. Als Bestandteil des Agglomerationsprogramms wurde das Projekt beim Bund angemeldet.

Etwa die gleiche Situation stellt sich beim Ausbau des Gubrist. Auch dort sind die Projektarbeiten angelaufen. Hingegen sollen mit der Richtplanung nun auch die flankierenden Massnahmen noch abgesegnet und behördenverbindlich erklärt werden. Rückweisung an die Regierung heisst in diesem Fall, Verzögerungen leichtfertig in Kauf zu nehmen. Wir können uns dies schlichtweg nicht leisten.

Eine Rückweisung des Verkehrsrichtplans führt unverzüglich auch zu Nebenwirkungen auf nationaler Ebene. Umfangreiche neue Verkehrsprojekte in anderen Kantonen sind in den Startlöchern. Wer mit der Planung nicht vorwärts macht, hat das Nachsehen!

Nun noch einzelne Bemerkungen zur Begründung der Antragsteller:

Die Richtplanung ist kein Finanzplanungsinstrument. Sämtliche Vorhaben haben in der Folge die gesetzlichen Grundlagen gemäss dem Finanzhaushaltgesetz zu erfüllen, im Besonderen mit der Einholung und Bewilligung der notwendigen Kredite.

Der Bund verlangt auf Richtplanstufe mindestens für die Vorhaben mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont eine Kostenschätzung. Diese Kostenschätzungen wurden zu den einzelnen Vorhaben präsentiert. Kostenschätzungen haben eine Genauigkeit von plus/minus 30 Prozent.

Den Grundsätzen einer nachhaltigen Raumentwicklung wird in einem ausserordentlichen Mass Rechnung getragen. Dies lässt sich schon an der Tatsache erkennen, welche Standards und Massnahmen bei all diesen Projekten in Aussicht gestellt werden. Jüngstes Beispiel, auch in unserer Kommission behandelt und umgesetzt, ist nicht zuletzt auch die Einhausung in Schwamendingen. Man hat die Anforderungen und Standards ganz klar erhöht, um diesen hohen Auflagen betreffend den Umweltschutz gerecht zu werden.

Weiter wurde das Agglomerationsprogramm in beiden Kommissionen präsentiert und die Abstimmung mit unserer Richtplanvorlage konnte

festgestellt werden. Wir konnten sogar noch weitergehen. Mit der Richtplanvorlage haben wir allein mit dem Beispiel des Waidhaldetunnels eine zweite Variante geschaffen, die, wie wir eben feststellen mussten, möglicherweise eine höhere Akzeptanz im städtischen Raum findet als im Moment die im Agglomerationsprogramm beantragte Variante «Waidhaldetunnel lang». Sie sehen, wir haben also auch hier Arbeit geleistet, die jetzt auf der Richtplanebene dem Bund signalisiert werden soll. Ich bitte Sie, diesen Rückweisungsantrag deutlich abzulehnen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Das «amuse geule» ist ein kleines Häppchen, das der Gastgeber ohne Wissen den Gästen offeriert. Sie gibt der Mahlzeit den Auftakt und initialisiert Stil, Form und Inhalt der Sitzung. Das «amuse geule» regt die Magensäfte an und bestimmt somit auch die ersten feurigen, bitteren und salzigen Aussagen. Ab und zu könnte es aber auch eine süsse Liebkosung sein.

Der vorliegende Rückweisungsantrag wird die Debatte der nächsten Tage überschatten, weil er der Regierung klar den Auftrag gibt, den Verkehrsrichtplan zu überarbeiten. Oder wurde er eventuell vom Gastgeber, dem Bundesrat, dem Kanton zugeschickt? Der Medienmitteilung vom 16. Januar 2007 der Baudirektion entnehmen wir, dass die Baudirektion eine Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans an einer Netzwerkveranstaltung mit 350 Vertreterinnen und Vertretern der regionalen Planungsverbände, der Gemeinden, der Kantone und des Bundes vornahm. Diese Gesamtüberprüfung sei notwendig, weil der Richtplan den veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden soll. Eine Revision findet also schon parallel zu dieser Debatte statt.

Zur Haltung der KEVU zum Rückweisungsantrag. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat den Rückweisungsantrag nicht geprüft. Dies aus dem ganz einfachen Grund, weil es nie eine Gesamtsicht des Verkehrsrichtplans gab und weil es nie eine zweite Lesung gab, die wesentliche Nachbesserungen und die Ausarbeitung gemeinsamer Kompromisse hätte beinhalten können. Die KEVU fühlte sich dementsprechend nicht im Stande, eine seriöse Gesamtprüfung des Rückweisungsantrags zu machen. Deshalb hat die KEVU der KPB die Legiferierung überlassen.

Ueli Keller (SP, Zürich): Der Kommissionspräsident hat angeführt, aus welchen Gründen die Kommissionsarbeit qualitativ so hoch stehend gewesen sei, dass diesem Rückweisungsantrag nicht zuzustimmen sei. Ich möchte das anhand eines von ihm angeführten Beispiels ein bisschen erläutern.

Der Nachhaltigkeit sei mit diesem Richtplan in ausserordentlichem Masse Rechnung getragen worden. Da frage ich Sie doch: Wo ist der Nachweis, dass mit all diesen neuen Festlegungen irgendwo ein Mikrogramm eines Schadstoffes weniger in die Atmosphäre hinaufgetragen wird? Das Gesamtvolumen der Schadstoffmenge steigt doch an! Das ist ganz generell festzuhalten. Wenn es gelingt, dies durch technischen Fortschritt möglicherweise zu reduzieren, dann muss man sagen, ohne die Objekte würde die Schadstoffmenge noch mehr reduziert. Das Beispiel Einhausung Schwamendingen, als Beispiel für besonders rücksichtsvolle Massnahmen im Bereich Umweltschutz, ist doch noch etwas genauer zu spezifizieren. Dieser Einhausung haben wir mit einem Kredit bereits zugestimmt; dazu braucht es kaum einen Richtplaneintrag. Und auch hier ist anzuführen: Diese sehr teure Massnahme zu Gunsten von Schwamendingen, die ich den Schwamendingern gönnen mag, ist reine Symptombekämpfung. Es wird kein Mikrogramm von irgendeinem Schadstoff weniger produziert. Es ist einfach eine gigantische Schallschutzmassnahme mit städtebaulich auch noch ein bisschen fragwürdigen Randbedingungen. Der von der Kommissionsmehrheit gewählte Kurs, auf Crashkurs zu gehen mit den politischen Realitäten und politischen Randbedingungen in diesem Staat, was die Umweltschutzgesetzgebung angeht, wird nicht dazu führen, dass es vorwärts geht mit der Planung, wie Hans Frei das postuliert, sondern es wird eine Ehrenrunde geben, die dem Kanton Zürich überhaupt nicht dient.

Deshalb bitte ich Sie, unserem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Politische Verantwortung zu tragen heisst auch, die eigene reine Parteilehre zu Gunsten tragfähiger Lösungen verlassen zu können. Mit Unverständnis reagiert die FDP deshalb auf den Rückweisungsantrag von SP und Grünen. Statt die Chancen und ihre Fraktionsstärke und sogar ihr Kommissionspräsidium in der KEVU zu nutzen, jammert die SP lieber über die angeblichen Milliarden, welche die Bürgerlichen in die Nationalstrassen stecken wollen. So muss man auch nicht sagen, dass der Kanton selber –

in seinem Autonomiebereich und mit seinem Geld notabene – viel Geld in den öffentlichen Verkehr investieren will, und das notabene mit Unterstützung der gleichen Bürgerlichen.

Die SP bemüht sich offensichtlich, noch grüner zu sein als die Grünen oder die Grünliberalen. Dabei hat sie es in den letzten Jahren buchstäblich verpasst und verschlafen, eigene Rezepte für Verkehrslösungen zu präsentieren, wie es zum Beispiel der Waidhaldetunnel in Zürich, zusammen mit dem Rückbau der Rosengartenstrasse und der Tramtangentialen an der Rosengartenstrasse in Zürich, sein wird.

Mit dem Rückweisungsantrag und damit dem Verschieben des Geschäftes in die neue Legislatur wird sogar bewusst in Kauf genommen, dass wichtige Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, sprich der Ausbau des Bahnhofs Oerlikon, die verlängerte Glattalbahn, die Limmattalbahn, die Trassesicherung für die Flughafen-West-Bahn, Elemente des Stadtzürcher Tramkonzeptes oder auch die Agglomerationsprogramme, auf die lange Bank geschoben werden. Dasselbe gilt für die erstmalige Anerkennung des Fuss- und Veloverkehrs als gleichwertige Form der Mobilität und neu die Ausscheidung von Gebieten für verkehrsintensive Anlagen im regionalen Siedlungsplan. Ich bitte Sie, liebe linke Ratsseite, behaupten Sie nicht immer wieder wider besseres Wissen, der Richtplan werde wegen den vielen Strassen vom Bundesrat nicht genehmigt. Der Bund nimmt nämlich solche Bundesstassen im Sinne eines Wunsches der Kantone zur Kenntnis. Und konsequenterweise – das können Sie auch jeweils bei den Genehmigungen nachlesen – versteht der Bund seine Genehmigung auch nie als Präjudiz für die spätere Aufnahme in den Sachplan Strassen; das macht nämlich die Bundesversammlung. Aber ich frage Sie: Darf denn unser Kanton nicht einmal seine Anliegen in Bern vortragen? Soll ausgerechnet der Wirtschaftsmotor der Schweiz in Bern schweigen?

Zum Rückweisungsantrag passt ein Zitat, das ich einmal von Andreas Flütsch, damals Redaktor der «Sonntagszeitung», im Jahr 2004 gelesen habe, Zitat: «Zu einer Metropole wie Zürich gehören auch Quartiere, wo Hochhäuser, Einkaufszentren und Fachmärkte sich ballen, wo der Verkehr brüllt und stinkt. Zürcher Politiker fast jeglicher Couleur haben die unangenehme Aufgabe, ihre Stammwähler aus illusionären Tagträumen von dörflicher Idylle überall aufzuwecken. Aber das erfordert Mut und ist Knochenarbeit. Vielleicht ist das etwas viel

verlangt von Politikern, die lieber Polemik machen, die sie nichts kostet – und vielleicht sogar ihre Wiederwahl sichert.»

Das sind provokative Thesen und die würden auch für uns so nicht im Richtplan stehen. Aber ich überlasse es Ihnen zu entscheiden, wohin Sie gehören: Zu denen, die bereit sind, auch in der Verkehrspolitik unpopuläre und unspektakuläre Knochenarbeit zu leisten, die ihre Verantwortung wahrnehmen zu Gunsten einer vernünftigen, weitsichtigen Verkehrspolitik? Oder gehören Sie zu jenen, die in dieser Debatte lieber Wahlkampf veranstalten und die Verantwortung auf die anderen abschieben nach dem Motto «Der Rest im Parlament hier im Parlament wirds dann schon irgendwie richten.»?

Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag entschieden abzulehnen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Zweifellos war die Kommissionsdetailberatung der Revision des kantonalen Richtplans eine intensive und lehrreiche Zeit. Die Frage sei erlaubt: Haben wir, die KPB, aber auch die KEVU die Hausaufgaben überhaupt gemacht? Die Antwort fällt leider negativ aus, weil dem Wunsch der Minderheitsantragssteller nach einer zweiten materiellen Lesung nicht nachgekommen wurde. Eine zweite Lesung wäre deshalb angebracht gewesen, weil das umfangreiche Gesamtverkehrskonzept, auf welches wir immerhin ein Jahr gewartet hatten, sozusagen nach verrichteter Arbeit von der Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion, Regierungsrätin Rita Fuhrer, relativ salopp im Sinne einer Kenntnisnahme ausgehändigt wurde. Eine Diskussion oder Beratung wurde nicht gewährt. Dabei glaubten wir anfänglich, dass ein Gesamtverkehrskonzept Grundlage für die Detailberatung der Vorlage sei.

Nach den diversen Querelen im Regierungsrat und nachdem das GVK endlich vorlag, interpretierte die Regierung die Sachlage differenziert. Man erklärte uns, das GVK sei keine Beschlussvorlage des Kantonsrates. Es handle sich um eine regierungsrätliche Konzession, welche für uns nur eine Grundlage für die Verabschiedung der Vorlage bieten soll, so die Aussage von Regierungsrat Markus Notter, stellvertretender Baudirektor, am 1. Juni 2006.

Ebenso sinnvoll wäre es gewesen, wenn diese widersprüchliche Vorlage nach der ersten Lesung und nach vorliegendem Gesamtverkehrskonzept den Bundesämtern für Umwelt sowie Raumplanung, BAFU und ARE, zur Begutachtung und Stellungnahme vorgelegt worden

wäre, also nachher. Das hätte und würde viel Zeit und Energie sparen helfen. Sein wir uns doch im Klaren: Diese Vorlage wird aus verschiedenen Gründen vom Bundesrat an den Absender zur stringenteren Überarbeitung retourniert werden. Ich denke insbesondere an das entblösste Kapitel 4.4 Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen, wo die Mehrheit der KPB die Regierungsvorlage bis zur Unkenntlichkeit verletzte; ein Höhepunkt des bürgerlichen Übermutes, welcher an Widersprüchlichkeit in diesem Kapitel nicht zu überbieten ist. Immerhin hatte der Regierungsrat bei diesem Kapitel auch Mühe und formulierte mit Beschluss 1165/2006 eine ablehnende Haltung und plädierte für die Aufnahme von differenzierten und Rechtssicherheit schaffenden Festlegungen.

Ebenso störend ist die Tatsache, dass auch die Zürcher Regierung zu zahlreichen Karteneinträgen nur ein Kopfschütteln übrig hat. Ich erwähne auszugsweise als krönendes Beispiel die zwei erzwungenen Kartenaufnahmen «Äussere Nordumfahrung», welche einen falschen Akzent für die künftige Siedlungsentwicklung setzt, und die «Wetziker Westtangente», welche, als Hauptverkehrsstrasse deklariert, bestehende und neue Wohnquartiere buchstäblich zerstört. Das alles beeindruckte die Mehrheit der KPB nicht. Schliesslich wussten alle, dass die Debatte just richtig in die Zeit des kantonalen Wahlkampfes fällt.

Und das will ich auch noch sagen: Auf Grund der Pressekonferenz vom 21. September 2006 über die regierungsrätliche GVK betitelte die «Berner Zeitung» ihren Bericht mit «Zürich beansprucht viel Geld aus Bern für seine Strassen, nämlich annähernd die Hälfte dessen, was der Bund in die Schweizer Nationalstrassen investieren will.» Ich erwähne das ausnahmsweise, weil viele Ratsmitglieder so bedacht auf den landesweiten «Züri-Reflex» sind. Bedenken Sie einfach: Mit dieser widersprüchlichen Vorlage macht das Zürcher Parlament sich schweizweit negativ bemerkbar. Wollen wir das? Nein!

Ich bitte Sie im Namen der Grünen, diese Vorlage mit formuliertem Auftrag an den Regierungsrat zurückzuweisen. Ich danke Ihnen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Ein Rückweisung des Verkehrsrichtplans steht für die CVP-Fraktion nicht zur Diskussion.

Mit dem Verkehrsrichtplan haben wir die Chancen, dass wir klare Zeichen nach Bern an den Bund geben können, welche Bedürfnisse betreffend Verkehrsinfrastruktur im Kanton Zürich bestehen. Wichtig

ist, dass der Kanton Zürich mit dem Verkehrsrichtplan endlich kundtut, was wir vom Bund erwarten, um unseren Bedürfnissen an Verkehrsinfrastruktur gerecht zu werden. Eine Rückweisung des Verkehrsrichtplans würde bedeuten, dass diese «Bestellung» an den Bund ausbleiben würde. Dies wäre eine vertane Chance. Der Kanton Zürich ist ein Wirtschaftskanton, er wächst und ist der Wirtschaftsmotor der Schweiz. Wir müssen beim Bund dafür sorgen, dass wir die notwendige Infrastruktur erhalten, damit der Zug auch in Zukunft am Rollen bleibt.

Der vielerorts vorherrschende Anti-Zürich-Reflex wirkt sich genug erschwerend auf solche Anliegen aus. Mit der NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) erwarten uns im Kanton Zürich bereits hohe Ausgleichszahlungen, welche wir zu Gunsten der Eidgenossenschaft zu leisten haben. Wir haben nun dafür zu sorgen, dass wir die entsprechenden Gegenleistungen erhalten. Aus diesen Gründen ist das Argument, die Vorlage sei zurückzuweisen, weil der Bund sie sowieso nicht genehmigen würde, ein schlechtes Argument.

Wenn es die Aufgabe der Richtplanung wäre, dass wir eins zu eins die Vorgaben des Bundes betreffend der Verkehrsplanung zu übernehmen hätten, so wären unsere Arbeit am Richtplan und die heutige Debatte nämlich völlig überflüssig. Dann könnten wir diese Aufgabe direkt an den Bund übertragen. Eine sinnvolle Planung hat von unten nach oben zu erfolgen. Wir haben in Bern kundzutun, was die Bedürfnisse der Regionen und des Kantons sind. Wird dies unterlassen, so müssen wir uns nicht wundern, wenn wir vernachlässigt werden und an uns vorbei geplant wird. Das Ausspielen des öffentlichen Verkehrs gegen den Strassenverkehr darf nicht dazu führen, dass wir am Schluss mit leeren Händen da stehen. Und ich erinnere nochmals mit aller Deutlichkeit daran: Es geht bei der Richtplanung darum, zu bestimmen, wo Areal gesichert werden soll für mögliche zukünftige Projekte, und nicht darum, was gebaut werden soll.

Deshalb bitte ich Sie, unseren Kanton zuliebe den Rückweisungsantrag nicht zu unterstützen.

Willy Furter (EVP, Zürich): Der Kanton ist gemäss Raumplanungsgesetz des Bundes einerseits verpflichtet, Richtpläne zu erlassen und andererseits diese periodisch anzupassen. Wir sind nun mit dieser periodischen Anpassung bereits in Verzug. Gewisse Anpassungen wurden

zwar in der Zwischenzeit seit der letzten Überarbeitung von 1995 vorgenommen. Wir haben also den ganz klaren Auftrag, einen Richtplan zu erlassen. Wir haben in den beiden Kommissionen KPB und KEVU rund zwei Jahre diskutiert und um Formulierungen gerungen. Eine Rückweisung bringt nun gar nichts ausser einer weiteren Verzögerung. Ich bin froh, dass die SP an die Adresse der EVP keine Erwartungen knüpft. Ich kann Ihnen nämlich mitteilen, dass die EVP geschlossen gegen den Rückweisungsantrag stimmen wird.

Regierungsrätin Ursula Gut: Ich hatte Ihnen einleitend bereits den Handlungsbedarf zur Revision des Verkehrsrichtplans dargelegt. Die Grundlagen liegen vor, die Behörden sowie die Öffentlichkeit wurden in die Erarbeitung der Vorlage einbezogen und in den beiden kantonsrätlichen Kommissionen wurde in zahlreichen Detailfragen intensiv um tragfähige Kompromisse gerungen. Vor dem Hintergrund dieser umfangreichen Vorarbeiten bitte ich Sie, den Rückweisungsantrag der Sozialdemokratischen Fraktion und der Grünen Fraktion abzulehnen. Ich kann mir nicht vorstellen, in welchen Punkten die beiden vorberatenden Kommissionen nach einer Rückweisung zu einer anderen Position gelangen sollten. Die Diskussionen in den Kommissionen sind abgeschlossen und die Vorlage ist entscheidungsreif.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Rückweisungsantrag mit 107 : 60 Stimmen ab.

Detailberatung

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wir beraten vorweg drei Anträge, welche die ganze Vorlage betreffen. Sie finden die Anträge im Dokument «Minderheitsanträge» auf Seite 5.

Minderheitsantrag 1 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

Es ist eine aktualisierte Liste mit den für den Richtplan relevanten Grundlagen im Anhang zum Richtplantext (nicht im Erläuterungsbericht) aufzuführen. Diese ist mit Titel, Datum, Absender und Verbindlichkeit zu versehen.

Ueli Keller (SP, Zürich): Unser Antrag lautet, dass eine aktualisierte Liste mit den für den Richtplan relevanten Grundlagen im Anhang zum Richtplantext aufzuführen ist. Wir sind auf diesen Antrag gekommen, weil bei verschiedenen Verständnisfragen oder bei Ergänzungsanträgen zur Richtplanvorlage verschiedentlich darauf hingewiesen wurde, dass diese Sachverhalte in diesem oder jenem andern Dokument geklärt und geregelt seien. Da diese Dokumente uns teilweise gar nicht bekannt waren und bei einer interessierten aussenstehenden Leserschaft sowieso nicht vorausgesetzt werden können, stellten wir den Antrag, ein solches Grundlagenverzeichnis dem Richtplan anzuhängen, so wie sich das bei wissenschaftlichen oder auch nur schon halbwegs systematischen Arbeiten gehört und auch in Richtplänen anderer Kantone selbstverständlich so gehandhabt wird.

Das Resultat dieses Antrages ist jetzt allerdings dem Bericht zu den Einwendungen beigelegt. Das entspricht nicht unserem Antrag und genügt uns nicht, weil die erwähnte aussenstehende Leserschaft mit einiger Wahrscheinlichkeit gar nicht weiss, dass es diesen Bericht gibt, oder das Grundlagenverzeichnis nicht dort sucht, weil es im Haupttext nicht erwähnt ist und auf der im Übrigen sehr attraktiven Internetseite www.richtplan.zh.ch nicht zu finden ist.

Im Interesse des Öffentlichkeitsprinzips gehört das Grundlagenverzeichnis zum Richtplantext, ausser man will den Anschein der Geheimniskrämerei erwecken.

Baudirektorin Ursula Gut schreibt in ihren Ausführungen zur kommenden Gesamtrevision des Zürcher Richtplans, die ins Haus steht, noch bevor die jetzigen Beschlüsse Wirkung entfalten können, dass

die heutige klare Richtplansystematik beibehalten werden soll. Soweit sich der Begriff Systematik auf die Gliederung in Text- und Kartenteil und auf die Kapitelstruktur bezieht, ist das ja noch vorstellbar. In Bezug auf die Darstellung, das Layout, die Lesbarkeit und Zugänglichkeit muss aber alles sehr viel besser werden. die heutigen A5-Textbüchlein mit ihren Bleiwüsten mögen den heutigen Ansprüchen nicht zu genügen. Aber auch die Sprache, der Textaufbau und die Querverknüpfungen müssen einfacher zugänglich werden.

Es würde sich lohnen, die kreative Vielfalt, die der Föderalismus in den anderen 25 Kantonen zum Vorschein gebracht hat, zu evaluieren und vom jeweils Besten zu lernen.

Soweit gehen wir mit den Ansprüchen an die heutige Vorlage noch nicht, obwohl wir sie ebenso angebracht finden. Wir beschränken uns darauf, den Textteil zu ergänzen mit einer Liste der Grundlagen, und ich bitte sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB: Ich spreche zu den Minderheitsanträge 1 bis 3 , da es um grundsätzliche Forderungen zur formalen Gestaltung des Richtplans geht.

Die Mehrheit der KPB verweist darauf, dass der Richtplantext im Gegensatz zum Erläuterungsbericht zu den Einwendungen behördenverbindlich ist. Nach Meinung der Mehrheit kann es nicht sein, dass irgendwelchen Grundlagen durch das Aufführen im behördenverbindlichen Teil beiläufig ein behördenverbindlicher Status zugesprochen wird.

Der Status von Gesetzen und Verordnungen ist klar und braucht nicht näher erläutert zu werden. Was ist aber mit Raumplanungsberichten, Strategien, Grundlagenstudien? Wenn die Minderheit für gewisse Aussagen dieser Papiere mehr Verbindlichkeit wünscht, so ist das Auflisten dieser Berichte mit ihren unverbindlichen Empfehlungen und Schlussfolgerungen in den behördenverbindlichen Richtplantext nach Meinung der Mehrheit keine gute Sache. Stellen Sie sich einmal die endlosen Diskussionen und kaum erfüllbaren Forderungen auf Grund von Empfehlungen und Schlussfolgerungen aus solchen Berichten vor!

Die Mehrheit der KPB ist weiter der Meinung, dass der vorliegende Richtplan dem Lesenden genügend klare Auskunft gibt. Da die Kantone ihre Richtplaneinträge mit unterschiedlicher Verbindlichkeit vor-

nehmen, würden die gewünschten Erläuterungen zu grenzüberschreitenden Anlagen langwierig ausfallen und somit allem anderen als der geforderten Klarheit dienen. Das wurde aus den vom ARV (*Amt für Raumplanung und Vermessung*) der Kommission gegebenen ausführlichen Erläuterungen zu Problematik grenzüberschreitender Objekte klar.

Ebenfalls nicht wirklich der Klarheit dient die geforderte explizite Bezugnahme auf die Verordnung (VO) 701.11. Es ist tatsächlich so, dass die gültige Verordnung nicht überall eingehalten ist, das aber im Sinne grösserer Klarheit für den Lesenden. Es ist nach Meinung der Kommissionsmehrheit nicht Aufgabe des Rates, im Zuge der Richtplanrevision die unverzügliche Anpassung einer möglicherweise nicht mehr in allen Punkten genügenden Verordnung zu verlangen. Dazu ist der Richtplan wirklich nicht das richtige Instrument.

Zusammenfassend: Die Mehrheit der Kommission lehnt die von der Minderheit geltend gemachten formalen Mängel über die gesamte Vorlage ab und hält die Vorlage für genügend klar und leserfreundlich. Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 60 Stimmen, den Minderheitsantrag 1 abzulehnen.

Minderheitsantrag 2 Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

Die Kriterien für die Einträge bzw. den Verzicht von Einträgen bei den ausserkantonalen (grenzüberschreitenden) Anlagen sind im Bericht zu erläutern.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Jetzt könnte man natürlich die Installation brauchen und einmal die Gesamtkarte einblenden, damit die Mängel an dieser Karte auch darstellen kann. (*Die Karte wird nicht eingeblendet.*) Wenn man die Karte genau betrachtet, dann stellt man fest: Es gibt Linien, die über die Kantonsgrenze hinausgehen. Das sind Hochleistungsstrassen, S-Bahnlinien oder Intercity-Linien. Es gibt aber auch einzelne Linien, die an der Grenze einfach aufhören. Man findet aber nirgends im Richtplan eine Erklärung, wieso das so ist. Andere Konkretisierungen werden im Text drin gemacht, zum Bei-

spiel wie die Begriffe Hochleistungsstrasse oder Hauptverkehrsstrasse oder Verbindungsstrasse zu verstehen sind; das ist dann dargestellt zum Beispiel auf Seite 12. Nach welchen Kriterien aber hier Linien eingetragen werden oder eben nicht, das findet man nicht.

Wenn man jetzt die Karte betrachtet und nur einmal anschaut, welche Linien da zum Beispiel in den Aargau oder in den Thurgau führen, dann sieht man, dass der Kanton Zürich hier offensichtlich artig diese neuen Siedlungsgebiete anschliessen und erschliessen will. Man findet dann aber wieder keine Erklärung, warum plötzlich ein Hirzeltunnel an der Grenze enden soll. Ich kann mir nicht vorstellen, dass dies ein Tunnel ist, der nur an einem Ende enden soll. Das Gleiche gilt auch bei der äusseren Nordumfahrung. Da kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass der Kanton Aargau von seinem Glück noch gar nichts weiss. Eine Richtplankarte ist nur etwas wert, wenn man sie auch verstehen kann. Darum ist es notwendig, dass diese hauptsächlichen Kriterien, wo über den Kanton hinweg bereits eine Koordination stattgefunden hat und wo noch nichts vereinbart ist, im Richtplantext erklärt werden. Ich danke Ihnen für die Unterstützung meines Minderheitsantrags.

Peter Weber (Grüne, Wald): Für alle Betrachter und Benutzer der Richtplankarte ist es, milde gesagt, seltsam, wenn Einträge, also Linien, die von grosser Tragweite sind, an der Signatur der Kantons-grenze abrupt enden. Ich mache zwei Beispiele: die beiden Tunnelanlagen beim Hirzel oder auch die äussere Nordumfahrung, welche einen Kilometer westlich von Otelfingen abrupt endet.

Diese Einträge haben ja eine so genannte Behördenverbindlichkeit. Die Interpretation für den Leser dieser Karte bei diesem exemplarischen Fall des Karteneintrages für eine äussere Nordumfahrung wäre mit Sicherheit die: Das Zürcher Parlament gestattet Karteneinträge, ohne mit dem Nachbarkanton, dem Abnehmer des Mehrverkehrs, konstruktiv zu verhandeln. Allerdings entspricht das der Tatsache im Fall der erwähnten Beispiele.

Ein ergänzender Text im Bericht ist eine Frage des Stils gegenüber den Nachbarkantonen. Bitte unterstützen Sie diese Haltung auch. Ich danke Ihnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 61 Stimmen, den Minderheitsantrag 2 abzulehnen.

Minderheitsantrag 3 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

Die Anwendung bzw. die abweichende Behandlung bei den Signaturen im Richtplan zur gültigen VO 701.11 sind zu erläutern. Allenfalls ist zu erklären, wie die Gültigkeit der VO aufgehoben wird.

Ueli Keller (SP, Zürich): Mit diesem Antrag wollen wir darauf aufmerksam machen, dass es in der Loseblattsammlung eine rechtskräftige Verordnung gibt, Ordnungsnummer 701.11, samt einem schön farbigen Anhang mit dem Titel «Verordnung über die einheitliche Darstellung der Richtplanungen». Sie regelt, welche Symbole, Signaturen und Farben bei der Darstellung von Richtplaneinträgen zu verwenden sind. Und es fällt auf, dass der vorliegende Plan und die Verordnung fast gar nichts miteinander zu tun haben. Dies war bereits bei der Revision des Landschaftsplans der Fall. Ich habe es damals schon zur Sprache gebracht und gehofft, es trete Besserung ein. Dies ist leider nicht eingetroffen und ich bin immer noch der Meinung, dass da eine grössere Übereinstimmung erzielt werden müsste, nur schon um für den unbefangenen Aussenstehenden, der nicht wie wir à fonds mit der Materie vertraut ist, eine Erklärung für die Differenz zu finden.

Dass der Antrag in der Kommission abgelehnt wurde, hat offenbar damit zu tun, dass den Kommissionsmitgliedern nicht gerade präsent war, was in der Verordnung steht. Ich lese Ihnen deshalb den Paragraphen 1 vor, der lautet: «Diese Verordnung regelt die einheitliche Darstellung der kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplanungen in den Gesamtplänen. Die Beachtung ihrer Bestimmungen und der im Anhang wiedergegebenen Symbole, Signaturen und Farben ist Genehmigungsvoraussetzung.» Damit haben wir hier eines dieser Beispiele, die deutlich aufzeigen, was für einen lockeren Umgang die Kommissionsmehrheit mit Grundlagen pflegt, die ihr nicht in den Kram passen; sie interessiert sich dafür einen «Feuchten».

Weil Sie in Ihren Fraktionen ja ausser Kommissionsmitglieder auch noch Juristen dabei haben, erhoffe ich mir einen ein bisschen subtileren Umgang mit den Anforderungen der Rechtsstaatlichkeit. Ich stelle mir vor, dass Baudirektorin Ursula Gut ein ausgeprägteres Pflichtbewusstsein hat, was Rechtsstaatlichkeit angeht, um hier zu einem ein-

wandfreien Resultat zu kommen, und frage sie darum, was sie zu tun gedenkt mit dieser regierungsrätlichen Verordnung, die nicht respektiert wird.

Regierungsrätin Ursula Gut: Tatsächlich besteht eine so genannte Darstellungsrichtlinie für die Richtpläne. Schon mit dem vom Kantonsrat im Januar 1995 festgesetzten kantonalen Richtplan wurde diese jedoch faktisch aufgehoben, indem im Einklang mit dem Raumplanungsgesetz des Bundes den spezifischen Bedürfnissen entsprechend Festlegungen gemacht wurden. Auf eine nachträgliche Anpassung der Darstellungsrichtlinie wurde verzichtet, da kein Nutzen erkennbar ist. Konsequenterweise sollte Paragraph 359 Absatz 1 litera a des Planungs- und Baugesetzes aufgehoben werden. Diese Anpassung war bei allen bisherigen Grundlagenarbeiten zur Revision des Planungs- und Baugesetzes unbestritten, und ich kann Ihnen versichern, dass wir diese Änderung bei nächster Gelegenheit beantragen werden. Ich beantrage Ablehnung des Minderheitsantrags.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 102 : 60 Stimmen, den Minderheitsantrag 2 abzulehnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Zur weiteren Detailberatung der Vorlage werde ich die Textziffern und Absätze des Dokuments «Richtplantext» sowie die zugehörigen Seitenzahlen aufrufen. Zu jedem Kapitel gebe ich vorweg das Wort zu grundsätzlichen Bemerkungen a) dem Präsidenten der KPB beziehungsweise der Präsidentin der KEVU: je 20 Minuten, b) den Fraktionssprecherinnen und Fraktionssprechern sowie dem Sprecher der GLP: je zehn Minuten, und c) den übrigen Ratsmitgliedern: je fünf Minuten, und der Baudirektorin.

Zu den einzelnen Anträgen erteile ich das Wort grundsätzlich in folgender Reihenfolge: der Erstunterzeichnerin beziehungsweise dem Erstunterzeichner des Antrags, Redezeit zehn Minuten, der federführenden Kommissionspräsidentin beziehungsweise dem Kommissionspräsidenten und schliesslich den übrigen Mitgliedern des Kantonsrates und der Baudirektion. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden; es entspricht den gesetzlichen Grundlagen.

Kapitel 4.1 Gesamtverkehrsstrategie

Hans Frei (SVP, Regensburg), Präsident der KPB: Die Gesamtverkehrsstrategie bildet im Grunde genommen das Rückgrad der Verkehrsplanung. Die Mehrheit der Kommission ist überzeugt, dass uns nur ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger weiterbringt. Allein eine Diskriminierung der Strasse löst unsere Probleme im Wirtschaftsraum Zürich nicht. Die verschiedenen Verkehrsträger sollen abgestimmt in ihren unterschiedlichen Funktionen eine optimale Leistungsfähigkeit sicherstellen und dies gleichzeitig bei einem haushälterischen Einsatz der finanziellen Mittel. Wichtigste Bestandteile des Gesamtverkehrssystems sind der öffentliche Verkehr, der Individualverkehr und der Fuss- und Veloverkehr. Die freie Wahl des Verkehrsmittels soll gewährleistet sein. Wir wollen den Bürger diesbezüglich weder bevormunden noch seine Wahl des Verkehrsmittels einschränken. Wir sind bereit, günstige Voraussetzungen zu schaffen, dass ein wesensgerechter Einsatz der Verkehrsmittel genutzt wird. Das heisst, dass in den Siedlungsgebieten die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs verbessert wird. Ob die Hälfte des Verkehrszuwachses einem Verkehrsträger zugeordnet werden kann, wird die Beratung der Minderheitsanträge noch zeigen.

Gleichzeitig sollte aber dem Individualverkehr die Möglichkeit eingeräumt werden, die Siedlungsgebiete zu umfahren, so genannte Ringlösungen anzubieten. Dies umso mehr, als in Siedlungsgebieten auf sehr vielen Strassen der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr bevorzugt werden und die Leistungsfähigkeit der Strassen durch Strassenraumgestaltungen eingeschränkt werden. An dieser Stelle sei wieder einmal in Erinnerung gerufen, dass auch das Angebot des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) weit höhere Kilometerleistungen auf Strassen als auf der Schiene zurücklegt. Nach dem Statistischen Jahrbuch waren dies in der vergangenen Jahresperiode 42 Millionen Kilometer auf der Strasse und 30 Millionen Kilometer auf der Schiene.

Diese Entwicklung zur Verbesserung der Siedlungsqualität wird nicht in Frage gestellt, aber die zusätzlich verdrängten Verkehrsleistungen müssen aufgefangen werden und sich auf Umfahrungsstrassen konzentrieren können. Es darf uns dabei nicht verwundern, dass unsere stadtnahen Autobahnringe in ihrer Leistungsfähigkeit völlig überlastet sind.

Ein weiterer wichtiger Punkt zur Zielsetzung umfasst die Bewertung der Einflüsse auf die Wirkungsbereiche. Fünf Kriterien wurden vom Regierungsrat aufgezeigt in der Vorlage und in Übereinstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept: die Verkehrsqualität, die Verkehrssicherheit, die Umweltqualität, die Siedlungs- und Landschaftsqualität und die Grundversorgung.

Der Mehrheit der Kommission war dieser Kriterienkatalog in Bezug auf die Mobilität und die Standortattraktivität für die Wirtschaft zu wenig ausgewogen. Kriterien wurden demzufolge nicht abgebaut, sondern der Katalog wurde ergänzt. Die Zielerreichung soll mit einem Gesamtverkehrscontrolling bewertet und Handlungsschwerpunkte gemäss dem Gesamtverkehrskonzept abgeleitet werden. Auch hier wurde die Übereinstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept sichergestellt.

Wesengerechter Verkehr heisst, private sowie öffentliche Interessen miteinander in Einklang zu bringen, und nicht, öffentliche Interessen über die privaten zu stellen. Diese Zielsetzung wird von der Mehrheit der Kommission unterstützt

Ich bitte Sie, die folgenden Minderheitsanträge abzulehnen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU: Jetzt fängt das Fest erst recht an. Wir steigen ins Buffet ein. Ein Entrée liegt Ihnen vor mit vielfältigen Speisen. Das silberne Besteck flügelt links und rechts der grossen weissen Teller, und Sie wissen noch nicht, wie und wo man die Vielfalt anpackt.

Seit der Glattalbahn-Vorlage wurde es dem Rat bewusst, wie eine Gesamtverkehrsvorlage aussieht, und dies leider in einer unvollständigen Form. Damals wurden sowohl Tram- oder Mittelverteiler-Trassees gebaut als auch, ergänzend dazu, Strassenanpassungen beantragt. Leider musste man dem dritten Verkehrsträger, dem Fuss- und Veloverkehr, stark Nachschub geben und diesen nachträglich in die Vorlage integrieren. Es wurde damals bemängelt, dass man noch kein Gesamtverkehrskonzept hat und dass der Verkehr nicht als integriertes System angeschaut wird. Im Jahr 2003 wurden erste skizzenhafte und unverbindliche Gesamtverkehrskonzepte angekündigt und häppchenweise zugestellt. Es handelte sich mehr um strukturelle als inhaltliche Vorschläge, basierend auf den uns bekannten Grundsatzpapieren der S-Bahn-Vision, der HLS-Strategie und der Strategie der Umfahrungs-

strassen. Ein Finanzierungssystem, eine Priorisierung und ein Controllingsystem wurden nicht einmal angedeutet und kamen leider nie zum Vorschein.

Ich möchte nicht mehr über den Sistierungs-Antrag der KEVU wegen des fehlenden Papiers sprechen, aber es ist sehr eigenartig, dass die Erkenntnisse aus der erwähnten Vorlage, der Glattalbahn-Vorlage, die von allen Parteien moniert wurden, keinen Niederschlag in der Beratung der Vorlage «Verkehrsrichtplan» gefunden haben.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept vom September 2006 liegt erstmals ein gesamtheitliches Strategiepapier vor, das sich mit der langfristigen Weiterentwicklung, Vernetzung und Finanzierung der bestehenden Verkehrssysteme befasst. Die Vision eines Idealzustands, in welchem die Verkehrsteilnehmenden situativ das optimale Verkehrsmittel frei wählen, wird vorausgesetzt. Der Begriff der wesensgerechten Mobilität ist nicht neu. Er kommt aus der Mobilitätsforschung der Neunzigerjahre und setzt auf freiwillige Massnahmen und den Pull-Effekt der Mobilitätsberatung oder das Hinziehen von Verkehrsteilnehmern in Richtung einer anderen Verhaltensweise. Integriertes Verkehrsmanagement oder IVM sowie Information et cetera funktionieren leider zu wenig, als dass sie zum Umsteigen beigetragen hätten.

Es wird in der Gesamtverkehrskonzeption mehrmals über Mobilität als positives Erlebnis gesprochen, und das ist auch so und soll auch so sein. Das individuelle Interesse soll dabei im Einklang mit dem Bedürfnis der Allgemeinheit nach Lebensqualität, Sicherheit, Ruhe und Umweltschutz stehen. Der Kanton Zürich leistet mit seinem Mobilitätsangebot einen wesentlichen Beitrag zur Standortattraktivität seines Lebens- und Wirtschaftsraums.

Die Grundlage des Kapitels 4.1 ist und bleibt das Gesamtverkehrskonzept, deshalb nehme ich mal einige der wesentlichen Punkte heraus. Die fünf Teilstrategien der einzelnen Verkehrsträger:

Zuerst zum Fuss- und Veloverkehr: Diese Messgrösse ist zum ersten Mal seit dem letzten Mikrozensus als von Bedeutung erschienen. Der Fuss- und Veloverkehr hat in den Agglomerationsräumen eine zentrale Funktion. Unter einem Kilometer Distanz soll der Fussverkehr bevorzugt werden und Fahrten bis zu fünf Kilometer sollen vom Fahrrad übernommen werden. Es ist auch erstaunlich, dass nicht viel zur Lage des Veloverkehrs als Freizeitverkehrsmittel angeschaut wurde. Sowohl in Zürich wie auch in der ausgesprochenen Velostadt Winterthur hat sich dieses Verhältnis geändert. Es wird stark beobachtet, dass

auch der Pendlerverkehr ein integraler Bestandteil des Fuss- und Veloverkehrs ist.

Bei der Planung und Bereitstellung von adäquaten Räumen für diesen Verkehrsträger ist auf die Umgebung und die Sicherheit besonderer Wert zu legen.

Zweitens: Strategie für den öffentlichen Verkehr. Das Rückgrat des Transportsystems erfreut sich in Zürich einer hohen Beliebtheit und ist Freund und Triebfeder zugleich. In der Debatte um die ZVV-Grundsätze – wahrscheinlich im März dieses Jahres – werden wir ausführlich über die Überlastung und die Konflikte bei der Bahn sprechen. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts muss gesagt werden, dass der öffentliche Personenverkehr die zentralste Funktion übernimmt und vor allem muss die Zugänglichkeit gewährleistet werden, und zwar für alle Verkehrsteilnehmer.

Zum motorisierten Individualverkehr als dritte Teilstrategie. In der Teilstrategie wird erwähnt, dass die Hauptlast durch den MIV übernommen wird. Es soll ein effizientes und effektives Strassensystem mit griffigen flankierenden Massnahmen geben, damit er nicht zu einer höheren Belastung der Wohnräume führt. Mit Massnahmen des Verkehrsmanagements soll der Verkehrsfluss auf den Strassen gewährleistet werden. Beim MIV kommt vermehrt die Sorge wegen der Verkehrssicherheit auf; es gibt stets mehr Lenker auf der Strasse, aber auch mehr Ablenkungen. Daher muss man darauf achten, dass die Verkehrssicherheit erhöht wird. Leider müssen wir in der Schweiz immer noch mit mehr als 400 Verkehrstoten rechnen, mit einem gewissen Anteil auch im Kanton Zürich. Das sind natürlich 400 Tote zu viel.

Bei der vierten Teilstrategie handelt es sich um den Güterverkehr. Es wird ein umweltfreundlicher, wirtschaftlich tragbarer, sicherer und leistungsfähiger Güterverkehr propagiert. Die Schweiz ist zunehmend in einem internationalen Kontext zu sehen. Mit den massiven Hafenausbauten im Rotterdam oder Genua werden Güter durch die Schweiz transportiert und umgelagert. Zudem wird die Situation um den Güterbahnhof Zürich mit dem Bau des PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*) und die Durchmesserlinie eng. Mehr dazu bei der Einführung des entsprechenden Kapitels 4.5.

Zum Luftverkehr. Die Debatte um die richtplanerischen Effekte und Einflussmöglichkeit werden wir an einer späteren Sitzung angehen sowohl in der Verkehrsrichtplandebatte als auch in der Debatte vom 5.

Februar 2007 im Rahmen der Flughafeninitiative. Das GVK versucht den kleinen Handlungsspielraum darzustellen und die Grundsätze aufzulisten wie a) den Schutz der Bevölkerung, b) die Stärkung des Wirtschaftsstandortes, c) die Vertrauensbildung der Bevölkerung zum Flughafen und d) die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Flugbetriebs.

Alles in allem müssen wir aber hier die zwei offenen Kapitel, wie sie ansatzweise im GVK genannt werden, noch besprechen: das sind die Finanzierung und die Lenkung.

Zur Finanzierung. Für jede gute Mahlzeit braucht es einen Geldgeber. Es wird ersichtlich, dass es Mängel beim Finanzierungssystem gibt. Der Regierungsrat spricht von einer verursachergerechten Strassenfinanzierung und deutet Systeme wie das Roadpricing an. Weitere Ausführungen sind noch offen. Konkrete Vorschläge suchen wir vergebens und werden damit getröstet, dass eine Vorlage in Vorbereitung sei. Neu wird das Strassenplanungs- und Finanzierungssystem sein. Wie beim öffentlichen Verkehr wird in Zukunft mit Grundsätzen und einem Rahmenkredit der Strassenbau durch den Kantonsrat bewilligt. Darin ist auch der Fuss- und Veloverkehr integriert. In Zukunft soll also der Rat stärker einbezogen und nicht nur eine Legiferierung um das Strassenbauprogramm gemacht werden.

Zur Lenkung. Der Regierungsrat hat seit längerem das Ziel, 50 Prozent des Verkehrszuwachses mit dem öffentlichen Verkehr abzudecken. Im GVK wird dies erneut festgehalten. Eine Massnahme, welche teilweise dem Luftprogramm entspricht, wird mit sehr wenig Verbindlichkeit versehen. So werden doch heute immer noch 61 Prozent der Stickoxid-Emissionen und 20 Prozent der VOC, der organischen Kohlenwasserstoffe, vom Verkehr produziert, und dies ausschliesslich von den Verbrennungsmotoren. Der Sekundärschadstoff Ozon erreichte auch im vergangenen Jahr Alarmwerte. Laut Medienmitteilung von OSTLUFT, dem lufthygienischen Zusammenschluss der Ostschweizer Kantone, wurde 2006 als Rekordjahr der Feinstaub-Emissionen taxiert. Ob es nun PM10 oder PM2,5 sind – auch hier ist der Verbrennungsmotor der Hauptverursacher. Dies bedeutet, dass eine Verhaltenslenkung überfällig ist.

Die KEVU stellt keine Anträge zum Kapitel 4.1 Gesamtverkehr und hat der ursprünglichen Version des Regierungsrats gemäss Antrag vom 17. November 2004 einstimmig zugestimmt. Nach Prüfung durch die KEVU wurde eine Kohärenz zum Gesamtverkehrskonzept, zum Agglomerationsprogramm und den restlichen Planungspapieren der

Regierung festgestellt und gutgeheissen. Deshalb empfiehlt die KEVU dem Rat die Annahme des Kapitels in seiner ursprünglichen Form.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Die vorliegende Gesamtverkehrsstrategie orientiert sich am Gesamtverkehrskonzept des Regierungsrates. Zentral sind für die SVP in diesem Abschnitt die folgenden Grundsätze:

Das Verkehrsaufkommen ist zu bewältigen, nicht zu verhindern. Engpässe bei den verschiedenen Verkehrsträgern sind nachfragegerecht zu beheben. Lebenswichtig für unseren Kanton sind aus Sicht der SVP die Erhaltung und wo notwendig die Verbesserung der Standortattraktivität für den Lebens- und Wirtschaftsraum Kanton Zürich bezüglich verkehrsbezogener Erschliessung. Das Recht auf freie Wahl des Verkehrsmittels muss gewährleistet sein. Wir brauchen kein gegeneinander Ausspielen der verschiedenen Verkehrsträger.

Diese Grundsätze finden sich im Kapitel 4.1 Gesamtverkehrsstrategie direkt oder indirekt wieder. Die ganze weitere Vorlage ist auf die Gesamtverkehrsstrategie abgestimmt und hilft mit, die Verkehrsproblematik zukunftsorientiert zu lösen. Dass wir mit dieser Einschätzung nicht im luftleeren Raum sind, beweist die Tatsache, dass die rot-grüne Regierung der Stadt Zürich solche Objekte saniert und weiter ausbaut, die von der rot-grünen Seite des Kantonsrates per Minderheitsantrag abgebrochen werden sollen. Oder auch für den Raum Winterthur sind zahlreiche Minderheitsanträge gestellt, die sich gegen alles richten, was dazu geeignet wäre, jemals von einem Auto benutzt zu werden. Demgegenüber erhalten wir Kantonsräte einen Brief, der vom Geschäftsführer des VCS Winterthur unterzeichnet ist, gemäss der Präsidentin der KEVU von der «Velostadt Winterthur» – ich wiederhole: vom Präsidenten des VCS und nicht von irgendeiner Autolobby. In diesem Schreiben steht, dass – ich zitiere – «hoherfreut» zur Kenntnis genommen worden sei, «dass der Antrag der Kommission weitestgehend die erarbeiteten Massnahmen zur Bewältigung der erwarteten Mobilitätszunahme enthält. Wir bitten Sie» – immer noch gemäss Schreiben an den Kantonsrat, unterzeichnet vom VCS-Präsidenten – «alles daran zu setzen, dass der Kantonsrat an diesem Antrag bezüglich Winterthur keine Abstriche vornimmt». Mitunterzeichnet – das sei nochmals gesagt – vom VCS-Geschäftsführer in Winterthur! Solche und ähnliche Äusserungen erhalte ich auch von

weiteren SP-Behördenmitgliedern, zum Beispiel aus dem Oberland, die in der Verantwortung stehen.

Mit Ausnahme eines einzigen Punktes steht die SVP hinter den Grundsätzen der Gesamtverkehrsstrategie.

Ueli Keller (SP, Zürich): Dieses Kapitel ist das Schlüsselstück zur Umsetzung der allgemeinen Grundsätze und Leitlinien des Richtplans im Bereich Verkehr. Sein Titel «Gesamtverkehrsstrategie» kommt darum berechtigterweise auch anspruchsvoller daher als im Richtplan 1995; damals hiess es einfach «Einleitung». Bereits damals ging es im Wesentlichen aber um dasselbe, nämlich mit dem kleinstmöglichen Aufwand an Zeit und Geld sowie unter minimaler Beeinträchtigung immaterieller Werte Transportbedürfnisse zu befriedigen «mit dem sachgerechten Einsatz aller Verkehrsmittel». Bis hierher ergab sich noch kein Revisionsbedarf. Dieser ergab vielmehr aus der damals angekündigten Absicht, ein Verkehrsmodell aufzubauen und die daraus gewonnenen Erkenntnisse für die Überprüfung, Prioritätensetzung und eine allfällige Überarbeitung des Verkehrskonzepts, welches Grundlage für den Verkehrsplan ist, zu überprüfen. Dass diese Absichtserklärung im Richtplan 1995 nicht einfach toter Buchstabe blieb, dafür sorgte der Bundesrat mit dem Erteilen einer Hausaufgabe in seinem Prüfungsbericht, in dem er festhielt: «Damit dieses Konzept eine Gesamtbeurteilung ermöglicht, wird es alle Verkehrsträger erfassen müssen. Bevor diese Gesamtbeurteilung vorliegt, fehlt im Sachbereich Verkehr die grundsätzlich für verbindliche Festlegungen erforderliche Konsolidierung.»

Schon im selben Jahr, 1996, handelte der Regierungsrat und übertrug die Verantwortung für den Gesamtverkehr der Volkswirtschaftsdirektion. Und 2001, bereits fünf Jahre später, lagen die «Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich» vor. Und nochmals fünf Jahre später, im September 2006, kam tatsächlich bereits das eigentliche Gesamtverkehrskonzept heraus. Um dieses horrende Tempo nicht unnötig zu bremsen, schloss unsere Kommission bereits einen Monat später ihre Arbeit ab, ohne sich gross Gedanken darüber zu machen, wie es mit der Konsistenz von GVK und Richtplan, Agglomerationsprogramm bezüglich Inhalt und Form stehen würde. Das können wir ja hier im Rat noch nachholen.

In den Zielsetzungen gibt man sich Rechenschaft darüber ab, was für Randbedingungen, was für Spielregeln zu gelten haben für die Infrastrukturen, die der Staat für die Fortbewegung von A nach B zur Verfügung stellt. Und offensichtlich sind dabei einschränkende Rahmenbedingungen zu beachten, wie sie nämlich zum Beispiel bereits weiter vorne im Richtplan in den Leitsätzen, im kantonalen Planungs- und Baugesetz, im eidgenössischen Raumplanungsrecht festgehalten sind. Einschränkungen, wie sie sich ergeben aus den klar gezogenen Grenzen für privates Eigentum und wie sie sich ergeben aus den endlichen Möglichkeiten unseres Staates und unseres Raumschiffs Erde. Es ist eben nicht überall und jederzeit alles möglich, auch wenn man das möchte. Das nüchterne Festhalten und Aufzeigen von unterschiedlichen Voraussetzungen und Auswirkungen des Verkehrs je nach Zweck und Transportmittel in Bezug auf Platzbedarf, Energieverbrauch, Schadstoff- und Lärmerzeugung, Ressourcenverbrauch, Sicherheit, Kosten und so weiter kann nicht abqualifiziert werden als ein Gegeneinanderausspielen, sondern es gehört zu einer grundsätzlichen und ganzheitlichen Betrachtungsweise und zu einer vernünftigen Entscheidungsgrundlage.

Der regierungsrätlichen Vorlage kann man noch attestieren, dass die allgemein gültigen Anforderungen nach Übereinstimmung mit dem übergeordneten Recht und einer nachhaltigen Politik in diesem Kapitel «Gesamtverkehrsstrategie» einigermassen eingehalten wurde. Demgegenüber sind Änderungen des Textes durch die Mehrheit der Kommission vor allem geprägt vom Streben, die ideologische Grundlage zu schaffen, um möglichst rasch, möglichst viele der im Kapitel 4.2 geforderten Strassenbauvorhaben zu verwirklichen und den Stellenwert der Wirtschaft in unserer Gesellschaft zu überhöhen. Der nachträglich in den Text eingefügte Anspruch, die freie Wahl des Verkehrsmittels müsse gewährleistet sein, ist darum bestenfalls ein frommer Wunsch, der sich vor dem Bau von neuen Strassen erst dem freien Wettbewerb mit einer ganzen Anzahl tatsächlich verfassungsrechtlich verbriefter Rechte und Freiheiten stellen muss. Und ausserdem gelten noch ein paar Gesetze, die zu berücksichtigen sind.

Auch die wunderbare Formulierung «wirtschaftliche Prosperität» hätte man besser noch vor der Drucklegung in einem Fremdwörterduden nachgeschaut. Prosperität bezeichnet nämlich eine Periode des wirtschaftlichen Aufschwungs und wenn man dann noch das Adjektiv

«wirtschaftlich» davor setzt, haben wir bereits in der dritten Zeile dieses Kapitels einen «weissen Schimmel».

Ein weiteres Beispiel für die redaktionelle Beschönigung der Wirklichkeit ist die Streichung eines Hinweises in der Regierungsvorlage, der den Velo- und Fussverkehr als umweltfreundlichste und siedlungsverträglichste Art der Fortbewegung bezeichnet.

Diese Beispiele zeigen deutlich, wes Geistes Kind die bürgerliche Mehrheit in unserer Kommission ist. Es bleiben keine Zweifel, was mit den Streichungen im Text beabsichtigt und mit den Strichen im Plan gemeint ist: Es soll möglichst gebaut werden, und zwar subito, im Namen der automobilen Freiheit. Und was diesem Ziel im Wege steht, muss aus dem Richtplan weg.

Wir von der SP gehen nicht davon aus, dass das Optimum an Freiheit dann gewonnen ist, wenn im Richtplan möglichst alles offen und unklar gelassen wird. Das schürt nur Illusionen und weckt falsche Hoffnungen, die dann beim konkreten Umsetzungsversuch im Einzelfall regelmässig enttäuscht werden, weil das Einzelvorhaben dann an allen Ecken und Enden klemmt und nicht vorankommt. Wir glauben viel eher, dass mit dem Formulieren eines verlässlichen Rahmens und von klaren Entscheidungsprinzipien die notwendige Freiheit und Sicherheit geschaffen werden, um kreativ und lustvoll, kulturbewusst und umweltbewusst Lösungen für Mobilitätsbedürfnisse zu gestalten. Die bereits vorhandene Infrastruktur ermöglicht weit mehr Mobilität, als wir zur Befriedigung der existenziellen Mobilitätsbedürfnisse brauchen. Das Angebot geht vor allem für den motorisierten Individualverkehr weit über den Grundbedarf hinaus. Und dort wo es örtlich und zeitlich in einem engen Rahmen einmal begrenzt und knapp ist, halten wir uns an die Prinzipien unseres verkehrspolitischen Konzepts «Vermindern, Verlagern, Verbessern». Deshalb vermissen wir einen grundsätzlichen, einen fantasievollen Ansatz, um zukunftsfähige Lösungen für Mobilitätsfragen zu finden. Leider wird die Hoffnung schwerpunktmässig auf Beton gesetzt. Mit weniger Geld und weniger Ressourceneinsatz, dafür mit mehr fantasievoller Kopfarbeit und gemeinschaftlicher Anstrengung liessen sich Lösungen entwickeln, die den Standort Zürich erfolgreich und vorbildlich von der Konkurrenz unterscheiden, wie dies im Bereich «öffentlicher Verkehr» bereits heute der Fall ist. Für den motorisierten Individualverkehr würde das beispielsweise heissen: Mehr Einsatz von Elektronik zur besseren Steuerung und Beeinflussung und Erhöhung der Sicherheit, aber auch die Vermeidung

von Fahrten durch Telearbeit, durch Organisation von Mitfahrgelegenheiten, durch bessere Vermittlung von Car-Sharing, durch Errechnung des beanspruchten Strassenraums. Deutlich mehr Qualität braucht es auch bei der Gestaltung des gebauten Strassenraums, die nicht einseitig nach technokratischen Anforderungen der Strassenbauer zu erfolgen hat, sondern auch die Bedürfnisse der nicht motorisierten Benutzerinnen und Benutzer jeglichen Alters abzudecken hat.

Es ist aber festzustellen, dass die bürgerliche Mehrheit nur schon bei diesen bescheidenen und harmlosen Reformversuchen sich in eine fundamentalistische Verweigerungsecke verkriecht, obwohl uns allen eigentlich klar ist, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen können, dass unsere Umwelt und unsere Siedlungen nicht ein Mehr an Verkehr brauchen, sondern weniger, nützlicheren und sparsameren Verkehr, weil wir auf zu grossem Fuss leben. Der ökologische Fussabdruck von uns Schweizerinnen und Schweizern übersteigt die Biokapazität unseres Landes um das Dreifache.

Finanziell können wir uns das zurzeit vielleicht noch knapp leisten durch den Import von nicht erneuerbaren Energien aus allen Herren Krisenländer. Einen Anspruch darauf, dass das morgen noch möglich ist und dass es uns niemand streitig machen wird, haben wir aber nicht. Die Herausforderung, auf einen Pfad der nachhaltigen Entwicklung zurückzukommen, wird weit anspruchsvoller sein, als möglichst trickreich zu versuchen, die geltenden demokratischen Spielregeln und das geltende Umweltrecht auszuhebeln. Auch mit einem wöchentlichen Filmklub für Parlamentarierinnen und Parlamentarier werden Sie das nicht schaffen. In diesem Sinne haben wir eine Anzahl Anträge gestellt, um die Vorlage in die richtige Richtung zu bringen. Lieber wäre uns eine grundsätzliche Überarbeitung mittels einer Rückweisung gewesen. Ich habe geschlossen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Die FDP hat das lange erwartete regierungsrätliche Gesamtverkehrskonzept und die Bestrebungen, den Standort Zürich als Lebens- und Wirtschaftsraum zu stärken, ausdrücklich begrüsst. Was wir bereits bei der Grundsatzdebatte hervorgehoben haben, gilt bei der Gesamtverkehrstrategie ganz besonders: Es wird keine nachhaltige Verkehrspolitik geben, wenn wir die verschiedenen Verkehrsarten gegeneinander ausspielen.

Die vorliegende Gesamtverkehrsstrategie nimmt die grundsätzlichen Werte einer liberalen Verkehrspolitik auf, das heisst: Stärkung des

Wirtschaftsstandortes, Erhaltung der Lebensqualität, Minimierung der negativen Auswirkungen von Verkehr, Entlastung und Aufwertung der Agglomerationen. Das ist nachhaltige Politik. Und es ist deshalb richtig, dass in Zukunft nicht nur die Einflüsse auf die Wirkungsbereiche Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit, Umweltqualität, Siedlungs- und Landschaftsqualität sowie Grundversorgung geprüft werden, sondern neu auch, wie die Kommissionsmehrheit hinzugefügt hat, der Einfluss auf die Standortattraktivität unseres Kantons. Ein Verkehrssystem muss auch gute Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Prosperität schaffen.

Die FDP steht zur Zielsetzung, dass der öffentliche Verkehr in Verdichtungsgebieten mindestens die Hälfte der Verkehrszunahme aufnimmt. Dieser Grundsatz bedeutet jedoch gleichzeitig auch eine erhöhte Investition in den öffentlichen Verkehr. Der Richtplan setzt dies zum Beispiel ganz konkret um, indem er auch für die Städte Zürich und Glatttal und Limmattal eine noch höhere Verdichtung anstrebt. Die FDP wird übrigens auch die Stadtbahnen unterstützen, nicht jedoch eine generelle Klausel, dass dieser Modalsplit über den ganzen Kanton verteilt wird. Und in diesem Sinne werden wir auch den SVP-Antrag unterstützen. Einen Gesamtverkehrs-Modalsplit von 50 Prozent wäre nicht nur völlig unrealistisch, eine solche generelle Zielsetzung würde auch diese Schwerpunktsetzung wieder in Frage stellen. Weil an öffentlichen Verkehrsanlagen – das lässt sich mehrfach nachweisen – auch neuer Siedlungsdruck entsteht, riskieren wir nämlich, diesen Druck auf den ganzen Kanton auszudehnen. Und es braucht auch ländliche Gebiete, die nicht so gut erschlossen sind. Diese Strategie, die im Verkehrsrichtplan so festgehalten wird, könnte sich generell als Bumerang erweisen.

Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen und gleichzeitig die Zersiedelung der Landschaften vermeiden heisst auch, Prioritäten im Verdichtungsraum zu setzen – zu Gunsten der Landschaft.

Die FDP-Fraktion will sich aber auch noch wirksamer in Bern einsetzen und auf die massiven Verkehrsprobleme in Zürich aufmerksam machen. Und die geforderten Lückenschliessungen will sie noch wirksamer beim Bund einfordern. Was die Bündner können, das können wir doch auch, liebe Zürcherinnen und Zürcher. Ich erinnere an das Modell der Prättigauerstrasse: Seit der Aufklassierung auf Antrag der

Bündner sehen die Strassen immer noch ganz genau gleich aus, aber die Ortschaften erfreuen ihren neuen Ortsumfahrungen.

Ein generelles Verbot neuer Infrastrukturen, wie das im Verkehrsrichtplan gefordert wird, lehnen wir strikte ab. Das Gleiche gilt auch für die völlig unrealistische Forderung nach einer Plafonierung des Individualverkehrs. Dass es die Antragssteller bei der Vielzahl der kommenden Streichungsanträge auch noch wagen, von Umlenkung des Verkehrs auf Umfahrungsachsen zu sprechen, ist für uns geradezu absurd.

Die FDP verschliesst sich neuen Finanzierungsmodellen nicht. Sie wehrt sich aber gegen neue Quersubventionierungen von Verkehrsträgern. Und man darf auch mit dem Bund neue Finanzierungen prüfen, aber bitte schön in einer Gesamtsicht und ohne die Verkehrsträger wieder bei der Finanzierung gegeneinander auszuspielen. Sie wird deshalb die einseitige und völlig aus dem Zusammenhang gerissene Forderung nach Einführung von Roadpricing nicht unterstützen. Was genau darunter zu verstehen ist, darüber gibt es ohnehin keinen Konsens. Beim Stockholmer Modell zum Beispiel fliessen die Mittel wieder vollumfänglich in den Individualverkehr zurück, zur Verbesserung der Verkehrssituation im Individualverkehr. Das könnte bei uns durchaus auf Sympathie stossen. Ich nehme jedoch nicht an, dass die Linke diese Version von Roadpricing unterstützen würde. Roadpricing ist zudem heute überhaupt nicht mehrheitsfähig und wir würden in diesem Punkt wohl kaum die Meinung der Zürcher Bevölkerung repräsentieren. In der neusten Erhebung des Tiefbauamtes der Stadt Zürich vom Oktober 2006 verwirft laut einer Befragung sogar die Stadtzürcher Bevölkerung, die sonst in solchen Fragen recht aufgeschlossen ist, deutlich die Einführung von Roadpricing. Zudem würde auch die Bundesverfassung solches verbieten.

Es wird in Zukunft auch darum gehen, neue Zusammenarbeitsformen unter den Gemeinden zu erproben, um eine bessere Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung zu erreichen. Strassen, Bahnen und Velowege hören nun einmal nicht an der Gemeindegrenze auf. Verkehrsintensive Anlagen und der Weg zu diesen Anlagen befinden sich nun mal meistens in verschiedenen Gemeinden. Nur mit einer verstärkten gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit – nicht mit einer weiteren Zentralisierung von Kompetenzen – werden wir es schaffen, diese notwendige Abstimmung zu erreichen.

Ich danke Ihnen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Ich werde diesen Streckenabschnitt in einer Minute zurücklegen, die Sparzeit: neun Minuten. In Anbetracht dessen, dass ich im Grundsatzreferat und beim Rückweisungsantrag in den wesentlichen Zügen auf die fehlende Übereinstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept deutlich aufmerksam gemacht habe, halte ich mich kurz: Die Grünen verlangen, dass in den ohnehin überlasteten Gebieten der Städte Zürich und Winterthur, des Glatttals und des Limmattals sowie der Zentrumsgebieten im Zürcher Oberland, Wetzikon und Uster, die Mobilitätszunahme, welche nicht auf den Fuss- und Veloverkehr fällt, zu 100 Prozent vom ÖV zu übernehmen ist. Die Grünen lehnen die einseitige Ausrichtung des Richtplans auf den Strassenbau ab und sagen: Eine nachhaltige Entwicklung ist schwerpunktmässig auf den ÖV auszurichten, welcher durch schnelle und attraktive Verbindungen Anreize schafft. Zielführend soll in diesem Kapitel Gesamtverkehrsstrategie das flächendeckende Road- and Parkpricing mittelfristig festgeschrieben werden. Schliesslich wissen wir alle: Dieser Richtplan hat einen Planungshorizont von bis zu 30 Jahren. Die Verantwortung des Zürcher Parlaments gegenüber der Umwelt kann ja wohl nicht als langfristiges Anliegen abgetan werden. Wir wollen jetzt handeln. Tun Sie das auch! Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): So schnell wie Peter Weber koche ich nicht, vor allem weil ich schon Stellung nehme – versteckt – zu einzelnen Minderheitsanträgen.

Die vorliegende Gesamtverkehrsstrategie ist im Allgemeinen nicht schlecht, bedarf lediglich einiger Ergänzungen. Bevor wir aber über den Text streiten und um den Text herum ideologisieren, möchte ich Sie an den Richtplantext erinnern, über den wir vor mehr als zehn Jahren befunden haben; ich zeige ihn. Es würde sich lohnen, daraus die Kapitel 1, 2 und 4 vorzulesen, doch das möchte ich Ihnen nicht zumuten, selbst wenn der schnellste und tüchtigste Schauspieler lesen würde – es gäbe ja einen aus dem Kreis unseres Ratspräsidenten. Warum würde es sich lohnen, jenen Text selber einmal wenigstens diagonal zu lesen?

Vieles, was im jetzigen Text zur Gesamtverkehrsstrategie steht, steht bereits im Richtplantext 1995. Fast alles steht bereits in den Grundsätzen «Entwicklung öffentlicher Verkehr», in den Raumplanungsberich-

ten, auch im Konzept der RWU (*Regionalplanung Winterthur und Umgebung*) zu Siedlung und Verkehr. Fast alles steht in der Gesamtverkehrskonzeption, nur ausführlicher und besser. Wir unterstützen grundsätzlich die Stossrichtung all dieser Papiere. Ich möchte aber keine Details aus diesen Papieren wiederholen. In diesen erwähnten Papieren fehlen einzig die Zahlen oder diese sind leicht anders. Aber der Streit um Zahlen ist angesichts exogener Faktoren im Verkehr beinahe lächerlich.

Was sind die Erfahrungen wert? Sehr viele schöne Worte, viele gute Absichten in Papieren wurden formuliert. Aber sie wurden nicht umgesetzt, vor allem in der Siedlungsentwicklung nicht; nicht umgesetzt, weil der Markt nicht spielte. Verkehr und Raumverbrauch waren zu billig, insbesondere der Raumverbrauch in peripheren Gebieten. Nicht umgesetzt wurden die schönen Absichten, weil Bund und EU – dürfen wir nicht vergessen! – uns Hindernisse in den Weg gelegt haben. Nicht umgesetzt wegen fehlender Finanzen, beim ÖV zum Beispiel, wo der Bund geklemmt hat. Nicht umgesetzt, weil der Velo- und Fussverkehr zu unattraktiv wurde. Die Erfahrung der letzten elf Jahre zeigt mit erschreckender Deutlichkeit das Versagen der Raumpolitik und die damit verbundene Machtlosigkeit bei der so genannten Verkehrsbewältigung. Die Entmischung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit hat sich massiv verschärft. Gewohnt wird immer mehr auch ausserhalb des Kantons. Und der Kanton Zürich kann den Verkehr von aussen kaum mehr bewältigen. Es fragt sich auch: Ist es sinnvoll, ihn mühelos zu bewältigen?

Marktwirtschaftliche Mittel wären gefragt sowie auch Verkehrslenkungsmassnahmen. Der massiv wachsende Zubringerverkehr aus andern Kantonen zeigt auf, dass ein kantonaler Richtplan buchstäblich an seine Grenzen stösst. Der Richtplantext muss also relativiert werden wie überhaupt der ganze Richtplan. Und trotzdem werden wir einige Korrekturen anbringen, um, wie es so schön heisst, Zeichen zu setzen. Wir sträuben uns aber dagegen, dass aus jedem Buchstaben und aus jeder Zahl ein verkehrspolitisches Glaubensbekenntnis konstruiert wird. Die CVP, die jetzt voreilig ins Schlepptau von FDP und SVP geschoben wird, hat mit zahlreichen Vorstössen längst ernst gemacht mit den Leitlinien im Richtplan 1995. Bereits 1995 unterlagen wir übrigens mit Anträgen wegen unheiliger Allianzen, genau so wie bei späteren Vorstössen. SP und Grüne haben zum Beispiel bis vor zehn Jahren höhere Dichte in den zentralen Zonen abgelehnt. Die Al-

ternativen in Zürich haben die Zeichen der Zeit zum Beispiel beim Stadtraum HB noch nicht erkannt. Und selbst Verkehrsvermeidung durch eine bessere Nutzung von Brachen der SBB und der Armee sollen durch einen FDP-Ablehnungsantrag verhindert werden. Also damit will ich nur zeigen, dass der Text selber noch gar nichts aussagt.

Es folgen nun bald Anträge, keinerlei Wachstum des motorisierten Individualverkehrs zuzulassen. Wer nun keinerlei zusätzlichen MIV zulassen möchte, der übersieht folgende Entwicklungen:

Erstens: Der Verkehr auf Schiene und Strasse wird allein wegen einer verfehlten europäischen Verkehrspolitik, die allzu strassenlastig ist, weiterhin zu. Ich persönlich bin gerade wegen dieser Politik euroskeptischer als noch vor zehn Jahren.

Zweitens: Der Wirtschaftsraum Zürich übt eine Sogwirkung aus; nicht zuletzt wegen der Verknüpfung der Verkehrsträger, aber auch wegen intakter weicher Standortfaktoren. Es ist eine Tatsache: Die Bevölkerung wächst. Auch die Anzahl der Beschäftigten wächst, leider zu Lasten der Randkantone.

Drittens: Der ÖV ist an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt. Das grösste Potenzial liegt im Langsamverkehr, der in den Städten und vor allem als Zubringer zum ÖV zu wenig attraktiv ist. Aber auch den Rest des Verkehrszuwachses kann der ÖV mindestens in den nächsten zehn Jahren nicht aufnehmen.

Viertens: Wir müssen zwischen unterschiedlichsten Verkehrsteilnehmern unterscheiden. Der gewerbliche Nutzverkehr muss dringend privilegiert werden, allein fahrende Berufspendler müssen deutlich benachteiligt werden. Elektronische Mittel dazu sind in andern Ländern bereits erprobt worden. Eine Anreizstrategie ist sowohl bei der Wahl des Verkehrsmittels als auch in der Siedlungspolitik gefragt. Im Verkehrsrichtplan kommen diese Aspekte zu kurz. Es lohnt sich aber nicht, diese zusätzlich zu verankern. Wir werden bei einzelnen Anträgen noch darauf zurückkommen.

Willy Furter (EVP, Zürich): Die Zielsetzungen, wie sie auf Seite 7 im Richtplan-Text formuliert sind, werden von der EVP mehrheitlich unterstützt. Wichtig ist aus unserer Sicht die Formulierung im ersten Abschnitt, in dem erwähnt wird, dass der öffentliche Verkehr, der Individualverkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr wesentliche Bestandteile des Gesamtverkehrssystems sind. Auch die Aussage, dass die Ent-

wicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten ist, ist für die EVP-Fraktion notwendig und sinnvoll.

Streitpunkt ist der prozentuale Anteil, den der öffentliche Verkehr vom Verkehrszuwachs zu übernehmen hat. Sollen es nun mindestens 50 Prozent für den ganzen Kanton und für Ballungsräume und regionale Zentren gar 80 Prozent sein? Die grosse Mehrheit der EVP tritt für die höhere Prozentzahl ein.

Mir persönlich erscheint der Text auf Seite 7 massvoll. In den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren ist auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken. Der Velo- und Fussverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern. Das sind realistische Forderungen und Formulierungen, die es zu unterstützen gilt.

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Im Kapitel Gesamtverkehrsstrategie werden wichtige Grundsätze formuliert. Der Präsident der KPB, Hans Frei, hat es bereits gesagt: Es ist das eigentliche Rückgrat der Vorlage. Der Aussage, dass es sich beim Verkehr um ein ausgewogenes Gesamtsystem aus öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloweg, aber auch aus motorisiertem Individualverkehr handelt, können wir nur beipflichten. Richtig ist auch, dass Verkehr die Qualität von Siedlung und Landschaft beeinflusst, leider meistens im negativen Sinne. Auch der Grundsatz, dass der Verkehr möglichst auf bestehenden Netzen abzuwickeln ist, ist sicher richtig. Die Forderung nach haushälterischem Umgang mit Finanzen und ökologischen Ressourcen wie Boden, Luft und Biodiversität können Sie auch im grünliberalen Parteiprogramm nachlesen. Diese Punkte sind also vorbehaltlos zu unterstützen.

Aber die vorliegende Fassung der Kommissionsmehrheit lässt die Strategie zur Makulatur verkommen, weil sie nicht umgesetzt wird. Bereits in der Eintretensdebatte wurde festgehalten, dass die Vorlage einseitig mit Kapazitätserweiterungen auf den Strassenverkehr ausgerichtet ist, nur mit einigen wenigen beruhigenden Baldriantropfen zu Gunsten des ÖV. Ohne Korrekturen wird der Strassenbau überborden. Die Wechselbeziehung zwischen Verkehr und Siedlung und damit die konkreten Auswirkungen auf Siedlungs- und Luftqualität werden weder bei den einzelnen Strassenprojekten noch bei der jetzt zu diskutierenden Gesamtverkehrsstrategie ausgeführt.

Die im Tages-Anzeiger von heute umschriebenen Vorbehalte des Bundes zum vorliegenden Richtplanentwurf sprechen uns Grünliberalen aus dem Herzen. Aus unserer Sicht ist das Gesamtverkehrscontrolling äusserst wichtig; das begrüssen wir auch. Denn wir erwarten, dass es insbesondere in den Wirkungsbereichen Umweltqualität und Siedlungs- und Landschaftsqualität grossen Handlungsbedarf aufzeigen wird. Für uns Grünliberale ist klar: Wenn wir uns der Spirale zwischen Stau und Strassenbau entziehen wollen, muss der ÖV mehr als die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen. Noch besser wäre eine Siedlungspolitik, welche gar keinen Mehrverkehr verursacht. Denn Wachstum ist auch in der Mobilität nicht einfach gottgegeben oder kann nicht beeinflusst werden. Wir müssen nur entsprechende Pläne festsetzen und Lenkungsmassnahmen beschliessen. Willy Germann hat dazu einige mögliche Massnahmen aufgezählt. Aber eben, der Siedlungsplan ist nicht Bestandteil unseres Sitzungsmarathons. Umso wichtiger wären die entsprechenden Angaben im Verkehrsrichtplan im Abschnitt Gesamtverkehrsstrategie.

Wir Grünliberalen werden folgerichtig versuchen, in den Details die notwendigen Korrekturen noch anzubringen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Nun ist das Wort frei für die übrigen Redner. Die Redezeit beträgt fünf Minuten.

Peter Schulthess (SP, Stäfa): Ich erlaube mir, mich an dieser Stelle auch aus gesundheitspolitischer Perspektive zum Verkehrsrichtplan zu äussern. Wer glaubwürdige Gesundheitspolitik betreiben will, gibt der Vorbeugung von Krankheiten, also der Prävention, eine hohe Aufmerksamkeit. Wir werden ja auch im Rahmen des Gesundheitsgesetzes bald zur Prävention debattieren können. Prävention von Erkrankungen, insbesondere zivilisationsbedingten Erkrankungen, muss auch bei der Verkehrsplanung einsetzen.

Die Mobilität beeinflusst sowohl die menschliche Gesundheit als auch die Umwelt. Diese Auswirkungen unterscheiden sich aber je nach Form der Mobilität stark. Der motorisierte Verkehr beeinträchtigt die menschliche Gesundheit durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Unfälle und eingeschränkte Bewegungsmöglichkeiten. Die gesundheitlichen Folgen der Luftverschmutzung äussern sich in vorzeitiger Mortalität, in Atemwegserkrankungen und -beschwerden, verstärkter

Anfälligkeit für Infektionen und allergische Reaktionen sowie Reizungen der Schleimhäute in Augen, Nase und Hals. Der motorisierte Verkehr trägt zudem zu fast einem Drittel zur Treibhausgasbilanz der Schweiz und damit zur vom Menschen verursachten Klimaerwärmung bei.

Wichtige Folgen der Lärmbelastung sind: Schlafstörungen, Störungen des zentralen und vegetativen Nervensystems sowie psychische Auswirkungen, die sich durch eine Beeinträchtigung von Kommunikation, Konzentration, Erholung und damit auch der Lernfähigkeit auswirken. Durch Lärmbelastung bedingter vermehrter Konsum von Medikamenten kann Suchtentwicklungen Vorschub leisten.

Von Verkehrsunfällen sind die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer stärker betroffen. Gemessen an der Gesamtheit der im Strassenverkehr getöteten Personen ist die Zahl der getöteten Fussgängerinnen und Fussgänger prozentual fast doppelt so hoch. Besonders gefährdet sind Kinder und ältere Menschen. Der motorisierte Fahrzeugverkehr schränkt den Bewegungsraum der Kinder ein und behindert das Spielen im nahen Wohnumfeld. Die Auswirkungen zeigen sich beispielsweise in einem Rückstand der betroffenen Kinder in der sozialen und motorischen Entwicklung. Ebenso gravierend sind die Folgen für die Umwelt, beispielsweise Beeinträchtigung natürlicher Ökosysteme, zum Beispiel des Waldes, durch Luftverschmutzung.

Im Gegensatz zum motorisierten Verkehr hat die Fortbewegung aus eigener Kraft, also zu Fuss oder per Fahrrad, positive Auswirkungen auf die Gesundheit und die Umwelt. Sie vermindert das Risiko für Herz-Kreislauf-Krankheiten, Altersdiabetes, gewisse Krebserkrankungen und für Knochenschwund. Die Förderung des Langsamverkehrs im Nahbereich, des öffentlichen Verkehrs und der Fortbewegung aus eigener Kraft soll mithelfen, unnötigen motorisierten Verkehr zu ersetzen. Freizeit und Tourismus sind wichtige Auslöser von Mobilität, sind aber gleichzeitig auch auf eine intakte Umwelt und eine attraktive Landschaft angewiesen. Nicht nur für die Bevölkerung, sondern auch für die Schweiz als Tourismusland ist es deshalb von grosser Bedeutung, dass der Freizeit- und Tourismusverkehr umweltfreundlich abgewickelt werden kann. Auch zu Naherholungsgebieten muss Sorge getragen werden. Die Menschen finden in der Nähe ihres Wohnortes Entspannung und Erholung und können so tendenziell ihre Freizeitmobilität einschränken. Gelingt es, die negativen Auswirkungen der

Mobilität zu reduzieren, so beeinflusst das vielerorts auch die Wohnqualität positiv, welche wiederum einen wichtigen gesundheitsfördernden Faktor darstellt.

Solche Ausführungen finden sich auch in einem Bericht der Fachstelle Gesundheit und Umwelt des BAG (*Bundesamt für Gesundheit*).

Als politisches Ziel wird in diesem Bericht die Reduktion der heutigen negativen Auswirkungen der motorisierten Mobilität durch eine signifikante Reduktion der gesundheits- und umweltschädlichen Emissionen und durch eine Erhöhung des Anteils der nicht motorisierten Mobilität vermindert. Im Bericht sind verschiedene Teilziele genannt, welche dazu führen sollen.

Die von der christlich-bürgerlichen Mehrheit der Sachkommission vorgelegte Variante eines Verkehrsrichtplans würde zu Zuständen führen, welche die Gesundheit der Bevölkerung massiv gefährden und den Zielen des Bundes diametral zuwiderlaufen. Insbesondere die Mitglieder der FDP-Fraktion haben es während dieser Beratungen zum Verkehrsrichtplan in der Hand, zu zeigen, ob es sich bei ihrem neu erwachten ökologischen Umweltbewusstsein nur um einen Wahl-Gag oder um eine ernsthafte Wende in ihrer Politik handelt. Wir werden es sehen.

Ich bitte Sie jedenfalls, den Anträgen der SP, welche auch gesundheitspolitischen Präventionsanliegen Rechnung tragen, zuzustimmen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Der Antrag der Kommission zum Kapitel Gesamtverkehrsstrategie hat zum Ziel, die Bedürfnisse der Bevölkerung des ganzen Kantons Zürich bestmöglich zu befriedigen. Diese Bedürfnisse sind in den verschiedenen Regionen unterschiedlich. Aber auch die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sind sehr heterogen. Auch wenn verschiedene Punkte umstritten sind, wird der Antrag der Kommissionen diesen unterschiedlichen Bedürfnissen weitgehend gerecht. So berücksichtigt die vorliegende Fassung sowohl die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs wie auch die Bedürfnisse des Individualverkehrs.

Was die Bewältigung der Verkehrszunahme anbelangt, so soll nun ja der ÖV eine wesentliche Rolle übernehmen. Ich lehne jedoch starre Quotenregelungen ab. Was in der Stadt und in der Agglomeration richtig und wünschenswert ist, kann auf dem Land wenig sinnvoll und unverhältnismässig teuer, ja sogar unökologisch sein, zum Beispiel

wegen schlecht ausgelasteter Bus- und Bahnlinien. Eine generelle Quote von beispielsweise 50 Prozent ausserhalb der Ballungsräume erscheint mir eindeutig zu hoch. Mit einer solchen Regelung würden wir Gefahr laufen, dass die Gelder für den ÖV am Ende für Projekte eingesetzt würden, welche wenig Nutzen stiften; dies zu Lasten anderer Projekte, weit sinnvollerer Projekte, welche von der Quotenregelung aber nicht betroffen wären.

Die Minderheitsanträge, welche die Massnahmen zur Umsetzung und das Gesamtverkehrscontrolling betreffen, sind teilweise unrealistisch, bürokratisch oder rennen offene Türen ein. Es ist zu befürchten, dass mit ihrer Aufnahme viel Aufwand verursacht und wenig Wirkung erzielt würde. Deshalb sind sie nicht unterstützungswürdig.

Was die Einflussnahme auf die Struktur und Qualität von Landschaft anbelangt, so hat sich diese am Gesamtverkehrskonzept zu orientieren, sofern nicht durch Beschlüsse des Kantonsrates andersweitige Stossrichtungen festgelegt wurden. In diesem Sinn kann hoffentlich die Detailberatung dieses Kapitels speditiv und konstruktiv vonstatten gehen.

Thea Mauchle (SP, Zürich): In der Gesamtverkehrsstrategie des kantonalen Richtplans wird mit keiner Silbe von Gender-Aspekten, von Barrierefreiheit oder Behindertengerechtigkeit gesprochen. Wurden diese Fragen vergessen oder verdrängt? Oder sind die treibenden Kräfte im Kanton Zürich vielleicht derart progressiv, dass wir sie gar als selbstverständlich vorausgesetzt betrachten dürfen? Letzteres ist doch eher unwahrscheinlich.

Nur in der Einleitung der Gesamtverkehrsstrategie wird allgemein und relativ unverbindlich behauptet, dass der Verkehrsrichtplan Teil einer Infrastruktur sein müsse, die den Bedürfnissen der Gesellschaft entspreche.

Wir brauchen aber nicht einfach mehr Strassen und Tunnels oder neue Tramlinien. Wir brauchen eine Gesamtverkehrsstrategie mit einem ausdrücklichen Bekenntnis dazu, dass unsere Gesellschaft nicht nur aus 30- bis 60-jährigen erwerbstätigen, nicht behinderten, männlichen Schweizern besteht. Die Infrastruktur, wenn sie wirklich den Bedürfnissen einer vielfältigen Gesellschaft entsprechen will, muss auch auf Frauen, auf Kinder, auf ältere und alte Menschen, auf Eltern mit Kinderwagen, auf alltägliche Benutzerinnen und Benutzer einerseits und unkundige Auswärtige andererseits, auf Menschen mit Behinderung,

kurz: auf alle Mitglieder unserer Gesellschaft ausgerichtet sein. Eine moderne, zeitgemässe Planung oder Infrastruktur muss Aspekte wie Gender-Mainstreaming oder Behindertengerechtigkeit berücksichtigen und explizit erwähnen. Österreich, Deutschland und skandinavische Länder haben dies bereits erkannt und zum Teil umgesetzt.

Wenn der politische Wille dazu vorhanden ist, kann eine solche differenzierte Planung ein griffiges Instrument zur Realisierung jeder Strategie sein und einer realistischen Budgetierung nur dienen. Nichts ist mühsamer und teurer, als wenn die Infrastruktur im Nachhinein wieder angepasst und verbessert werden muss. Der Kanton Zürich ist reich an Know-how in diesen verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen: Wir haben Fachstellen für Gleichberechtigung oder für Integration, wir haben die Behindertenkonferenz, die Kinderlobby, den Seniorinnen- und Seniorenrat und so weiter. Diese Fachleute müssen in eine Gesamtverkehrsstrategie einbezogen und im politischen Entscheidungsprozess angehört werden, damit ihre Bedürfnisse überhaupt in die Planung einfließen können.

Eben dies vermissen wir. Und deshalb stehen wir diesem Verkehrsrichtplan mehr als nur skeptisch gegenüber.

Regierungsrätin Ursula Gut: Die Erreichbarkeit innerhalb des Wirtschaftsraums Zürich und die Vernetzung mit andern Wirtschaftsräumen sind wichtige Faktoren zur Förderung der Standortqualität des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich. Die Verkehrsbedürfnisse sind dabei durch leistungsfähige raum- und umweltverträgliche Verkehrssysteme sicherzustellen. Die hervorragende Erschliessung der Zentrumsgebiete soll gewährleistet und eine Grundversorgung an Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr allen Personen ermöglicht werden.

Der Regierungsrat bekennt sich zum Ziel, dass alle Verkehrsteilnehmenden dasjenige Verkehrsmittel wählen, welches sowohl ihrem individuellen Mobilitätsbedürfnis als auch der Gesamtverkehrssituation am besten entspricht. Die optimale Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger bedingt die Erkennung und Förderung ihrer jeweiligen Stärken unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems. Dabei sind minimaler Flächenverbrauch und Schonung von naturnahen Räumen sicherzustellen, weshalb dem optimalen Betrieb der bestehenden Verkehrsinfrastruktur grosse Bedeutung zukommt. Durch koordinierte Steuerung und gezielte Lenkung des Gesamtverkehrs solle eine möglichst hohe Gesamtleistungsfähigkeit, gemessen in Perso-

nen pro Zeiteinheit, erreicht werden. Dazu trägt auch ein Integriertes Verkehrsmanagement bei, das für Verkehrsträger übergreifende Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit besorgt ist.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Nachdem das ganze Pulver zur Gesamtverkehrsstrategie verschossen ist, werden wir morgen die Minderheitsanträge im Schnellverfahren erledigen können.

Die Beratungen werden abgebrochen.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Totalrevision Verkehrsabgabegesetz**
Motion *Carmen Walker Späh (FDP, Zürich)*
- **Änderung/Ergänzung Gemeindegesetz, Bürgerrecht, Erwerb**
Motion *Bruno Walliser (SVP, Volketswil)*
- **Mehr Raum und Sicherheit für den Fussverkehr in grossen Knoten des öffentlichen Verkehrs**
Postulat *Willy Germann (CVP, Winterthur)*
- **Stossende Mehrwertsteuerpraxis beim öffentlichen Verkehr**
Interpellation *Willy Germann (CVP, Winterthur)*
- **Wirksame Bekämpfung der Jugendgewalt**
Anfrage *Dieter Kläy (FDP, Winterthur)*
- **Verordnung über den Gemeindehaushalt (Änderung)**
Anfrage *Bruno Walliser (SVP, Volketswil)*
- **Vertrauensarbeitszeit und Arbeitnehmerschutz**
Anfrage *Benedikt Gschwind (SP, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 16.50 Uhr

Zürich, den 22. Januar 2007

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 8. Februar 2007.