



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

156. Sitzung, Freitag, 14. März 2014, 14.00 Uhr

Vorsitz: *Bruno Walliser (SVP, Volketswil)*

Verhandlungsgegenstände

4. Festsetzung des revidierten kantonalen Richtplans

Antrag des Regierungsrates vom 28. März 2012 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt und der Kommission für Planung und Bau vom 12. November 2013 **4882b**

(gemeinsame Behandlung mit 5010)

Fortsetzung der Beratung vom 13. März 2014..... Seite 10830

5. Haltestelle Schloss Laufen: das Kind nicht mit dem Bade ausschütten

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2013 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 179/2012 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 12. November 2013 **5010**
(gemeinsame Behandlung mit 4882b)

Fortsetzung der Beratung vom 13. März 2014..... Seite 10830

Verschiedenes

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... *Seite 10913*

Geschäftsordnung

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

4. Festsetzung des revidierten kantonalen Richtplans

Antrag des Regierungsrates vom 28. März 2012 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt und der Kommission für Planung und Bau vom 12. November 2013 **4882b**

(gemeinsame Behandlung mit 5010)

Fortsetzung der Beratung vom 13. März 2014

5. Haltestelle Schloss Laufen: das Kind nicht mit dem Bade ausschütten

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2013 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 179/2012 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 12. November 2013 **5010**

(gemeinsame Behandlung mit 4882b)

Fortsetzung der Beratung vom 13. März 2014

(Die Anträge zum Richtplantext und die zur Diskussion stehenden Karteneinträge werden auf vier Grossleinwände im Ratssaal projiziert.)

4.4 Fuss- und Veloverkehr

4.4.3 Massnahmen

a) Kanton

4.63

Minderheitsantrag Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler, Orlando Wyss:

1. Absatz, 1. Satz, Neufassung

Der Kanton und Sanierungsmassnahmen von organisatorischen Verbesserungen und Sanierungsmassnahmen an und Neubauten von Staatsstrassen um ... (vgl. Pt. 4.1.1 c).

Ratspräsident Bruno Walliser: Wie bereits angetönt, ich lasse die Abstimmungen bis 14.30 Uhr aussetzen. Das Wort hat Josef Wiederkehr.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Als Warnung an die Nachredner, ich mache es kurz. Unter Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist festgehalten, dass solche bei organisatorischen Verbesserungen und Sanierungsmassnahmen zum Tragen kommen. Wir möchten dies nun auch auf die Neubauten ausweiten. Insofern bin ich etwas erstaunt, dass die linke Seite hier im Rat sich gegen eine solche Ausweitung wehrt. Wir empfehlen Ihnen deshalb den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich spreche zu den Anträgen 4.63 und 4.64. Mit dem Hinweis auf Neubauten will die Minderheit der Kommission ihrer Hoffnung Ausdruck geben, dass Neubauten nicht die absolute Ausnahme im Kanton darstellen sollten.

Regierungsrat und KEVU-Mehrheit wollen den Schwerpunkt hier auf Sanierungsmassnahmen legen und gehen realistischerweise davon aus, dass Rad- und Fussweg-Querungen bei Neubauten halt doch sehr selten geplant werden können. Ich beantrage Ihnen deshalb, den Minderheitsantrag 4.63 abzulehnen.

Mit Antrag 4.64 will die Mehrheit der KEVU eine gedankliche Umkehr anregen. Wenn bei einer Querung eine Verkehrsart in den Untergrund verbannt werden muss, soll das der motorisierte Verkehr und nicht der Fuss- und Veloverkehr sein, dessen Aufenthalt im Untergrund bekanntlich mehrfach solange dauert wie derjenige des Autofahrers. Die Minderheit der KEVU will diesen finanziell sehr aufwändigen Grundsatz nicht verankern. Sie befürchtet auch, dass die notwendigerweise viel längeren Rampen für den motorisierten Individualverkehr eine unerwünschte Trennwirkung im Siedlungsraum hätten. Ich beantrage Ihnen Zustimmung zum Antrag der KEVU und Ablehnung des Minderheitsantrags 4.64.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Ich rede zu den Anträgen 4.63 bis 4.66, die alle Massnahmen zum Fuss- und Veloverkehr betreffen.

Wir haben bei den Zielen zum Fuss- und Veloverkehr gehört, wie wichtig es ist, diesen zu fördern, sowohl aus umweltpolitischen wie auch aus qualitativen Gründen. SVP und FDP wollen mit ihren Minderheitsanträgen den Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) wieder schlechter stellen und ge-

fährden so die Umsetzung der im ROK (*Raumordnungskonzept*) und in den Agglomerationsprogrammen gesteckten und soeben beschlossenen Zielen.

SVP und FDP wollen, dass der Fuss- und Veloverkehr bei Strassenquerungen nicht in der Regel oberirdisch geführt wird. Die Konsequenz davon wäre zum Beispiel, der vermehrte Bau von – vor allem bei Frauen verständlicherweise – unbeliebten Unterführungen zur Querung stark befahrener Strassen. Die Förderung von Fuss- und Veloverkehr stelle ich mir anders vor, meine Damen und Herren.

SVP und FDP wollen auch, dass im Kanton Zürich keine Velobahnen gebaut werden. Velobahnen sind jedoch dringend nötig, wie der aktuelle Boom bei den Elektrovelos zeigt. Separate, möglichst kreuzungsfreie Velobahnen erhöhen einerseits die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, andererseits fördern sie die Benutzung des Velos im Alltagsverkehr. Dies wiederum hat eine Entlastung der Strassen und des ÖV zur Folge. Der Bau eines Velobahnnetzes dient somit allen Verkehrsteilnehmern, liebe Ratsgegenseite. Ich bitte Sie, sämtliche Minderheitsanträge 4.63 bis 4.66 abzulehnen und so den Fuss und Veloverkehr zu stärken.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Auch die SP wird alle diese Minderheitsanträge zu den Massnahmen ablehnen. Man sollte den motorisierten Individualverkehr unter den Boden bringen. Sie erinnern sich vielleicht an den Bahnhofplatz Zürich, eine Fehlplanung aus den 1960er- und 1970er-Jahren. Man hat die Fussgänger unter den Boden genommen und die Autos darüber laufen lassen, und später hat man das korrigiert und hat wieder Fussgängerstreifen angebracht, und jetzt kann man wunderbar darüber flanieren und auch den öffentlichen Verkehr benutzen. Wir sind also mit diesem Minderheitsantrag sicher nicht einverstanden.

Nachdem Sie heute Morgen in den letzten drei Abstimmungen so wunderbar für den Veloverkehr gestimmt haben, möchten wir, dass Sie diesen Groove, diesen Elan mitnehmen und jetzt auch folgerichtig sagen, wir wollen wirklich jetzt hier die Massnahmen richtig und konsequent aufgleisen, sodass man diese Minderheitsanträge auch nicht annehmen kann. Auf jeden Fall sollten Sie diesen drei Minderheitsanträgen nicht zustimmen. Zum letzten Minderheitsantrag kommen wir dann später.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.63 zuzustimmen.

4.64

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Alex Gantner, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler, Orlando Wyss:

1. Absatz, 1. Satz, Streichung letzter Teil (gemäss V 4882)

... (vgl. Pt. 4.1.1 c). *Er stimmt die kantonale ...*

Stefan Hunger (BDP, Mönchaltorf): In der Gesamtstrategie des Richtplans wird unter 4.1.1c (*Richtplan Kapitel 4, Seite 5*) die Verbesserung der Siedlungsqualität ausführlich erläutert. Es wird auch erwähnt, dass die Aufenthaltsqualität der Anwohner, sowohl für Fussgänger wie auch Velofahrer, so zu verbessern ist, damit die Belastung durch den Verkehr möglichst gering ist. Die Forderung, dass der motorisierte Verkehr in der Regel unterirdisch zu führen ist, geht uns Bürgerlichen zu weit. Oft ist es aufgrund der topografischen oder finanziellen Voraussetzungen sinnvoller, den Fuss- und Veloverkehr unter- oder auch überirdisch zu führen. Dies kann durchaus auch im Interesse der betroffenen Fussgänger und Velofahrer liegen. Im Namen der Bürgerlichen bitte ich Sie, den unnötigen Zusatz gemäss Minderheitsantrag zu streichen.

Regierungsrat Markus Kägi: Die vorberatende Kommission hat diesen zusätzlichen Satzteil eingefügt, wobei der motorisierte Verkehr zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs in der Regel unterirdisch zu führen ist. Der Auftrag an den Kanton, organisatorische Verbesserungen und Sanierungsmassnahmen an Staatsstrassen vorzunehmen, ist bereits im Richtplantext enthalten. Die zweckmässige Lösung zur Querung von Verkehrsachsen kann aber nicht generell vorgegeben werden, sondern muss im konkreten Einzelfall bestimmt werden. Ich empfehle Ihnen daher, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.64 zuzustimmen.

b) Regionen

4.65

Minderheitsantrag Hanspeter Haug, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler, Orlando Wyss:

2. Absatz, Streichung (gemäss V 4882)

... Wege bezeichnet.

Die Regionen wirken ...

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die EDU begrüsst Radwege, dort wo der Bedarf vorhanden ist. Wir begrüssen dies im Rahmen der heutigen Handhabung des Kantons über den Bau von Radwegen. Dass nun ein zusätzliches Netz von Schnell-Radwegen geplant werden soll, sprengt aber den Rahmen. Weiter vorne in Antrag 4.5 fordert die linke Ratsseite, SP, GLP und Grüne, dass die Strassenfläche im Grundsatz nicht zunehmen soll. Sagen Sie mir, wo diese Schnell-Radwege für Velofahrer ohne weiteren Flächenverbrauch, ohne mehr zuzuteeren und ohne die bestehende Infrastruktur zu belasten, gebaut werden sollen.

Im Sinne des Volksentscheides zur Kulturlandinitiative werden die bürgerlichen Parteien dem Minderheitsantrag, das heisst der Streichung dieses Eintrages, zustimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 72 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.65 zuzustimmen.

c) Gemeinden

4.66

Minderheitsantrag Hanspeter Haug, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler, Orlando Wyss:

2. Satz, Fassung gemäss V 4882

Sie koordinieren das kommunale Fuss- und Velowegnetz mit den Nachbargemeinden und tragen im Rahmen ihrer Planungen dem IVS Rechnung.

Konrad Langhart (SVP, Oberstammheim): Ich werde mich hüten, nochmals im Namen einer definierten bürgerlichen Allianz zu sprechen. Ich spreche einfach im Namen derjenigen, die sich angesprochen fühlen.

Auch bei diesem Kommissionsantrag handelt es sich um einen weiteren weissen Schimmel. Nach Planungs- und Baugesetz ist es selbstverständlich, dass die kommunale Planung der unteren Stufe den Vorgaben der oberen Stufe entsprechen muss. Das ist eine Selbstverständlichkeit, die nicht noch einmal erwähnt werden muss. Zudem werden übergeordnete Velowege auch auf Stufe Kanton umgesetzt. Auch hier ist die ursprüngliche Version der Regierung logischer. Ich bitte Sie daher, auch diesmal unserem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.66 zuzustimmen.

4.5 Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

4.5.1 Ziele

a) Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen

4.67

Minderheitsantrag Gabriela Winkler, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

1. Absatz, Fassung gemäss V 4882

Als verkehrsintensive Einrichtungen ... an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3000 Fahrten (Summe der Zu- und Wegfahrten) von Personenwagen erzeugen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die heutige Untergrenze von 3000 Fahrten pro Tag an mindestens 100 Tagen für eine verkehrsintensive Einrichtung stammt aus der Richtplanrevision 2007 und war ein Kompromiss.

Die Mehrheit der KEVU will, dass diese Zahl auch aufgrund eines Vergleichs mit tieferen Zahlen in anderen Kantonen, wie zum Beispiel Basel-Stadt mit 2000 oder Schwyz mit 1500 Fahrten, leicht gesenkt wird. Gerade im ländlichen Raum können schon 2000 tägliche Fahrten ein grosses Konfliktpotenzial bergen. Die Gemeinden sollen in mehr Fällen flankierende Massnahmen verlangen dürfen. Die Minderheit will an der heutigen Zahl im Richtplan festhalten.

Namens der KEVU beantrage ich Ihnen Zustimmung zum Mehrheitsantrag und Ablehnung des Minderheitsantrags 4.67.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): «Art, Verteilung, Anzahl und Grösse von Parkieranlagen haben einen grossen Einfluss auf das Verkehrsverhalten, den sachgerechten Einsatz der Verkehrsmittel, den Anteil der einzelnen Verkehrsarten am Gesamtverkehr sowie auf die Qualität von attraktiven umweltfreundlichen Transportketten». Dieser erste Satz des Kapitels «Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen» sagt eigentlich schon alles aus. Frei übersetzt könnte man sagen, je mehr Parkplätze, desto mehr MIV, je mehr ÖV-Verbindungen, je mehr ÖV-Benutzung. Wir haben es also in der Hand, meine Damen und Herren, Verkehrskollapse bei verkehrsintensiven Einrichtungen zu verhindern. Das Rezept ist ganz einfach: Eine gute ÖV-Erschliessung, sichere und attraktive Zugänge für den Fuss- und Veloverkehr und möglichst wenig Parkplätze, das Ganze natürlich in Zentrumsnähe.

«Zur Minimierung der Emissionen sowie zur Schonung der Ressource «Boden» soll der Verkehr von Motorwagen und der Flächenbedarf durch den ruhenden Verkehr möglichst gering gehalten werden.» Ein weiterer Satz aus den Zielen dieses Kapitels, ebenfalls erreichbar mit dem genannten Rezept. Umso erstaunlicher ist es, dass im aktuellen

Richtplan Einrichtungen erst dann als verkehrsintensiv gelten, wenn sie an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3000 Fahrten von Personewagen erzeugen. Diese Zahl liegt weit über denjenigen anderer Kantone. Das städtische Basel beispielsweise hat die Anzahl Fahrten bei 2000 festgelegt, das ländliche Schwyz bei 1500. Die KEVU ist der Meinung, dass 2000 Fahrten pro Tag auch im Kanton Zürich bestimmte Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur mit sich bringen. Interessant wird das Ganze aber vor allem, wenn man die Vernehmlassungsantwort vom 27. November 2013 zur Teilrevision der Raumplanungsverordnung durchliest. Ich zitiere: «Unabhängig von der Nutzung ist ein schweizweit einheitlicher Schwellenwert für verkehrsintensive Einrichtungen festzulegen.» Und etwas weiter unten schreibt der Regierungsrat: «Wir empfehlen den Schwellenwert aus der SVI-Studie (*Studie der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten*) zu übernehmen.» Jetzt raten Sie mal, meine Damen und Herren, wie hoch dieser Schwellenwert aus der SVI-Studie 2005 ist. Nein, nicht 3000 Fahrten, sondern 2000 Fahrten. Der Regierungsrat empfiehlt also einerseits den Schwellenwert bei 2000 Fahrten festzulegen, andererseits hat er im Richtplan einen Schwellenwert von 3000 Fahrten vorgeschlagen. Für mich ist das doch etwas inkonsequent. Helfen Sie also dem Regierungsrat, etwas konsequenter zu sein, und leisten Sie ihren Beitrag zur Vereinheitlichung der Schwellenwerte, meine Damen und Herren. Lehnen Sie den Minderheitsantrag ab.

Jacqueline Peter (SP, Zürich): Liebe Kantonsräte und Kantonsrätinnen, ich bin versucht anzufügen, cars spectateurs, caras spectaturas. Sie alle kennen vermutlich diese Einleitung. Ich hoffe, dass Sie das jetzt nicht so sehen, wie beim «Guetnachtgschichtli», sondern auch zuhören und merken, wir haben eigentlich recht, wenn wir dafür plädieren, dass es bei 2000 Fahrten und nicht bei 3000 bleiben soll.

Viele Argumente haben wir alle gehört. Wir, der Kanton Zürich, sind ein fortschrittlicher Kanton, wir haben in vielen Punkten Vorbildcharakter. Das dürfte allen nicht nur bewusst sein, sondern auch zu einem gewissen Stolz führen. Weshalb nur sollen wir in diesem Punkt «Verkehrsintensive Einrichtungen» einen Rückschritt machen beziehungsweise konservativ bleiben.

2000 Fahrten, meine Damen und Herren, das sind viele. Rechnen wir das auf Stunden hinunter, nehmen wir an, es geht darum, dass diese

verkehrsintensive Einrichtung während 14 Stunden befahren wird, dann gibt das pro Stunde 142 Bewegungen. Sind es nur zwölf Stunden die gefahren werden, sind es 250 Bewegungen bei 3000 Fahrten, also ein Unterschied, der nicht zu vernachlässigen ist. Kurz und gut, stimmen Sie zu, dass es 2000 Fahrten sein sollen und nicht 3000. Besten Dank.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Sie hören nochmals das Gleiche, das ich schon gesagt habe. Der Kanton Zürich ist nicht genau wie andere Kantone, er hat eine leicht höhere Siedlungsdichte. Es gibt mehr Leute pro Quadratkilometer in diesem Kanton als an anderen Orten, und entsprechend gibt es auch mehr Fahrten zu Einrichtungen, die den Verkehr konzentrieren. Ich sage das noch einmal: Verkehrsintensive Einrichtungen sind besser als verkehrserzeugende, aber eigentlich ist es eine verkehrskonzentrierende und damit sparsame Einrichtung.

Wir wollen auch aus Gründen der Rechtssicherheit auf den Entscheid von 2007 nicht zurückkommen und beantragen deshalb zusammen mit dem Regierungsrat, dass wir an diesen 3000 Fahrten pro Tag an 100 Tagen pro Jahr bleiben. Nicht zuletzt deshalb, weil eine Senkung dieser Zahl auf 2000 oder 2500 oder was immer Sie in den Markt hineinschmeissen wollen, nur erreicht, dass es weitere Einrichtungen, weitere Einkaufsgelegenheiten gibt, die dann in die Sanierungsfalle rasseln, weil sie plötzlich als verkehrsintensiv angeschaut werden. Das ist nicht erwünscht, denn diese Einrichtungen sind für die tägliche Versorgung der Menschen in diesem Kanton mit den Gütern des täglichen Lebens nötig.

Hier weiterhin so zu tun, als ob diese Einrichtungen dazu führen würden, dass die Umwelt massiv belastet würde, ist allein schon durch die Statistik widerlegt. Der gesamte Einkaufsverkehr in der Schweiz macht 3 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens aus. Der Rest ist Freizeitverkehr mit 64 Prozent, und was verbleibt, ist Geschäfts- und Pendlerverkehr. Wenn man sich hier stark macht und so tut, als ob man hier irgendetwas gewinnen würde für die Umwelt, so zeigt man eigentlich nur, dass man mehr der Ideologie verhaftet ist als den Realitäten.

Das Bundesamt für Umwelt ist nicht gerade bekannt dafür, dass es besonders umweltfeindlich agiert. Auch das Bundesamt für Umwelt hat anerkannt, dass man nicht mehr die Luftreinhaltung beiziehen

kann, um hier einschränkend tätig zu werden. Dies schlicht und einfach deshalb, weil unsere heutigen Fahrzeuge, Gott sei Dank, ich bemühe mich selber seit mehreren Jahren ein solches Fahrzeug zu halten, einfach nicht mehr die Emissionen ausstossen, wie das noch vor 20 oder 30 Jahren der Fall gewesen wäre.

Hier an dieser Definition zu schrauben, ist deshalb weder aus ökologischen noch aus ökonomischen noch aus raumplanerischen Gründen zulässig. Die erwähnte Richtlinie des Bundesamtes für Umwelt und des Amtes für Raumplanung in Bern sagt denn auch zurecht, es gibt raumplanerische Herausforderungen bei diesen Einrichtungen. Im Kanton Zürich gibt es noch eine wirkliche Herausforderung, die zu bewältigen ist, und das ist Hinwil. Und deswegen alle übrigen hier zu kujonieren, ist einfach Verhältnisblödsinn. Ich bitte Sie daher dringend, der Fassung des Regierungsrates beziehungsweise meinem Minderheitsantrag zuzustimmen. Besten Dank.

Regierungsrat Markus Kägi: An dieser Stelle wird definiert, was als verkehrsintensive Einrichtung im Sinne des kantonalen Richtplans zu gelten hat. Je tiefer der Wert angesetzt wird, umso mehr Einrichtungen sind von den kantonalen Bestimmungen betroffen. Der Kantonsrat, es wurde bereits erwähnt, hat diese Feststellung anlässlich der Teilrevision «Verkehr» im Jahr 2007 in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Dabei hat er den Wert auf 3000 Fahrten pro Tag festgelegt. Und zwar ist das die Summe der Zu- und Wegfahrten von Personenzügen, die an mindestens hundert Tagen pro Jahr erreicht wird. Es handelt sich dabei um einen Kompromiss des Kantonsrates aus dem Jahr 2007, der vom Regierungsrat heute mitgetragen wird, Herr Wolf (*Andreas Wolf*).

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat dem Kanton Zürich bestätigt, dass der Wert von 3000 Fahrten pro Tag den Anforderungen des Bundesrechtes genügt. Die vorberatende Kommission hat diesen Wert auf 2000 Fahrten pro Tag gesenkt. Damit wären wesentlich mehr verkehrsintensive Einrichtungen und Anlagen von den kantonalen Bestimmungen betroffen. Mit der Zustimmung zum Minderheitsantrag könnten Sie diesen Entscheid korrigieren und zum ursprünglichen Wert von 3000 Fahrten pro Tag gemäss dem Beschluss des Kantonsrates von 2007 zurückkehren. Ich danke Ihnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 72 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.67 zuzustimmen.

4.68

Minderheitsantrag Andreas Wolf, Robert Brunner, Andreas Hasler, Barbara Schaffner:

2. Absatz, 2. Satz, Neufassung

Bei bestehenden Bauten und Anlagen mit intensivem Publikumsverkehr kann verlangt werden, dass sie mit einem öffentlichen Verkehrsmittel gut erreichbar sind.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Aktuell kann bei bestehenden verkehrsintensiven Einrichtungen verlangt werden, dass sie mit dem ÖV irgendwie erreichbar sind. Wie ich bereits beim letzten Antrag ausgeführt habe, ist jedoch eine gute Anbindung an den ÖV Grundvoraussetzung für dessen Benutzung. Fährt nur alle Stunden ein Bus und hält dieser womöglich noch 500 Meter von der Einrichtung entfernt, ist klar, dass dieses Angebot nicht genutzt wird und alle Besucher mit dem Auto anreisen.

Mit unserem Antrag möchten wir, dass auch für bestehende verkehrsintensive Einrichtungen eine gute Erschliessung mit dem ÖV verlangt werden kann. «Gut» heisst dabei mindestens ÖV-Güteklasse C. Es ist schliesslich ja auch im Interesse des Gewerbes, dass ihre Einrichtungen auch für ÖV-Benutzer gut erreichbar sind und Verkehrsprobleme behoben werden. Wir berufen uns mit diesem Antrag auch ein weiteres Mal auf die Leitlinie 2 im ROK, gemäss der die Hälfte des Verkehrszuwachses – wir haben es beschlossen –, der nicht auf Fuss- und Veloverkehr entfällt, durch den ÖV abgedeckt werden muss.

Dieses Ziel soll nicht nur mit Massnahmen bei Neubauten, sondern auch mit Verbesserungen bei bestehenden Einrichtungen erreicht werden. Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen, dem Gewerbe und seinen Kunden zuliebe.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich spreche zu den Anträgen 4.68 bis

4.71. Nachdem wir zur Kenntnis genommen haben, dass es auf Gesetzesebene, sprich Planungs- und Baugesetz, in absehbarer Zeit zu keinen neuen Regelungen für verkehrsintensive Einrichtungen kommen wird, gewinnen unsere Formulierungen im Richtplan an Bedeutung. Verkehrsintensive Einrichtungen sollen mit dem ÖV erschlossen sein. Das ist Konsens. Die Mehrheit der KEVU will diese Anforderungen für Neubauten obligatorisch erklären und für bestehende Einrichtungen ebenfalls verlangen. Bei der ÖV-Erschliessung will die Kommissionmehrheit auf eine gute Erschliessung gehen. «Gut» bedeutet konkret mindestens 15-Minuten-Takt beim Linienbus oder Schienenverkehr. Ausdrücklich sollen verkehrsintensive Anlagen für Velofahrende gut erreichbar sein.

Die Minderheit der KEVU will auch im Sinn einer konstanten Regelung nicht schon sieben Jahre nach der Gesamtrevision höhere Anforderungen an die Erschliessung von verkehrsintensiven Einrichtungen mit dem ÖV, Minderheitsantrag 4.68, respektive Velo, Minderheitsantrag 4.69, stellen.

Bezüglich Velozugang gilt bei Freizeitanlagen und Erholungsgebieten gemäss Buchstabe c und ÖV-Haltestellen das Gleiche wie bei den verkehrsintensiven Einrichtungen. Sie sollen gut erreichbar und attraktiv sein, das heisst nah, bequem und sicher. Die Minderheit der KEVU möchte den Veloverkehr auch bei diesen beiden Typen von Anlagen keine besondere Erwähnung schenken und lehnt sie mit den Minderheitsanträgen 4.70 und 4.71 ab. Ich beantrage Ihnen, der Mehrheit zu folgen.

Emy Lalli (SP, Zürich): «Soll» oder «kann», das ist hier die Frage. Sollen wir «soll» verwenden oder können wir «kann» einsetzen. Und sollen wir «gut» reinnehmen oder kann «gut» weggelassen werden.

Unsere Fraktion hat beschlossen, «soll» zu verwenden, weil es verbindlicher ist, und «gut» wegzulassen, denn es könnte ja sein, dass es einmal «sehr gut» ist, und das ginge dann nicht. Abgesehen davon sind alle Erschliessungsqualitäten im Personenverkehrsgesetz geregelt. Wir beantragen Ihnen, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Emy Lalli hat es gesagt, es geht um diese blauen Begriffe. «Gut erreichbar» ist nirgendwo im Gesetz definiert. Ob das 15 Minuten, 5 Minuten oder 20 Minuten sind. Damit

ist der Ermessensspielraum relativ gross. Zudem ist festzuhalten, dass es immer wieder Situationen geben wird, wo dieses Ziel nicht erreicht werden kann, und wenn wir hier zu restriktiv sind, werden wir möglicherweise gute Gelegenheiten für vernünftige Anlagen an geeigneten Standorten tatsächlich nicht realisieren können. Abgesehen davon, sind die meisten verkehrsintensiven respektive verkehrskonzentrierenden Anlagen bereits heute mit den Verkehrsmitteln recht gut erschlossen, daher müssen wir hier nicht zusätzlich Gewicht entwickeln. Ich danke Ihnen für die Ablehnung dieses Antrags.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 129 : 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.68 abzulehnen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Es ist 14.31 Uhr. Wir stimmen jetzt über sechs Minderheitsanträge in Folge ab. *(Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind die Abstimmungsergebnisse weiter oben bei den entsprechenden Minderheitsanträgen aufgeführt.)* Ich bitte Sie, sitzen zu bleiben. Es lohnt sich also nicht, hinaus und hinein zu kommen.

4.69

Minderheitsantrag Gabriela Winkler, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

2. Absatz, 2. Satz: Fassung gemäss V 4882; 3. Satz streichen

Bei bestehenden Bauten und Anlagen mit intensivem Publikumsverkehr kann verlangt werden, dass sie mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sind.

Im Interesse der Rechtssicherheit...

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Ich habe eine Verwirrung. In diesem Antrag heisst es: «3. Satz streichen.» Es hat eine Änderung im zweiten Satz. Ich bin der Meinung, das ist nicht korrekt. Ich bin der Meinung, wir stimmen nur über den zweiten Teil (3. Satz) ab: «Für Neubauten ist diese Vorgabe zwingend.» Dieser Satz ist zu

streichen oder nicht zu streichen. Das ist dieser Antrag. Der erste Teil, ob «soll» durch «kann» ersetzt werden soll, ist nicht in diesem Antrag enthalten, der war in 4.68 enthalten.

Ratspräsident Bruno Walliser: Jetzt frage ich den Kommissionspräsidenten. Er ist ja bestens über den Inhalt informiert.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Das ist richtig, der Minderheitsantrag 4.69 bezieht sich nur auf den Satz: «Bei Neubauten ist diese Vorgabe zwingend.»

4.69 (korrigierte Version)

Minderheitsantrag Gabriela Winkler, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

2. Absatz, 3. Satz: Fassung gemäss V 4882; 3. Satz streichen

... *Bei Neubauten ist diese Vorgabe zwingend.*

Im Interesse der Rechtssicherheit...

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.69 zuzustimmen.

b) Anforderungen an Freizeitanlagen und Erholungsgebiete

4.70

Minderheitsantrag Orlando Wyss, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek:

1. Absatz, 2. Satz, Fassung gemäss V 4882

Dies bedeutet insbesondere den sicheren und attraktiven Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie das Gewährleisten von genügend Veloabstellplätzen.

Konrad Langhart (SVP, Oberembrach): Auch mit diesem Antrag unterstützen wir die Version der Regierung. Es versteht sich von selbst, dass der Zugang für den Veloverkehr gewährleistet sein muss, wenn gleichzeitig genügend Veloabstellplätze gefordert werden. Es handelt sich hier um eine unnötige Wortklauberei der Kommissionsmehrheit. Zudem kann es durchaus Situationen geben, in denen es im Umfeld solcher Freizeitanlagen und Erholungsgebiete angezeigt ist, vom Velo zu steigen und es zeitweise zu schieben, beispielsweise bei Engpässen zwischen Fussgängern und Velofahrern.

Benedikt Gschwind (SP, Zürich): Unsere Fraktion bittet Sie, dem Mehrheitsantrag zuzustimmen. Wenn wir schon für genügend Veloabstellplätze sind – und es freut uns, dass hier offensichtlich Konsens besteht –, dann ist es ja sicher auch sinnvoll, dass der Zugang mit dem Velo zu diesen Freizeitanlagen und Erholungsgebieten möglich ist.

Das Velo als Verkehrsmittel ist gerade hier ein sehr sinnvolles Verkehrsmittel. Es geht um kurze Distanzen vom Wohnort, und meistens hat es auch eher wenig Parkplätze. Es sind auch viele Kinder, Jugendliche und Familien, die diese Orte aufsuchen, wo das Velo Sinn macht und wo es eben auch einen sicheren Zugang braucht. Wenn Kinder sich auf dem Velo bewegen, ist es richtig, dass sie auch geschützt sind. Das Streichen macht keinen Sinn, bitte stimmen Sie mit der Kommissionsmehrheit.

Res Marti (Grüne, Zürich): An dieser Stelle will die SVP nicht die Veloabstellplätze streichen, sondern sie will einfach die Sicherheit für die Velofahrer streichen. Ich hoffe, Sie bleiben mit diesem Anliegen in der Minderheit. Wir auf jeden Fall wollen einen sicheren Zugang zu Freizeitanlagen für alle Verkehrsteilnehmer, ja sogar für die Autofahrer.

Die Sicherheit im Verkehr muss ein Anliegen aller sein, auch wenn wir unterschiedliche Vorstellungen haben, wie das Gesamtverkehrskonzept aussehen soll. Dass eine Fraktion für eine Verkehrsteilnehmer-Gruppe offiziell nicht will, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist, ist klar unter jeder Moral. Wir sind auch nicht begeistert von gewissen Verkehrsträgern, aber wir fordern trotzdem nicht, dass man für deren Benutzer nicht trotzdem die höchstmögliche Sicherheit gewährt. Ausrottung ist nicht erlaubt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 83 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.70 abzulehnen.

c) Grundsätze für Parkieranlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

4.71

Minderheitsantrag Hanspeter Haug, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler, Orlando Wyss:

1. Absatz, Streichung 2. Satz

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ... gut erreichbar sein (vgl. Pt. 4.3).

Park&Ride-Anlagen ...

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Über diese Thematik haben wir uns bereits heute Morgen ausführlich unterhalten. Ich kann es deshalb kurz halten.

Es gibt wohl kaum ÖV-Stationen, welche Veloverkehr anziehen, die über keine Veloabstellplätze verfügen. An jeder S-Bahn-Station und an den meisten Tram- und Busstationen sind Vorrichtungen vorhanden, um Velos zu verstauen. Doch nicht jede Station braucht unbedingt einen Veloparkplatz. Dies wäre auch ein Verschwendung von Raum und finanziellen Ressourcen sondergleichen. Eine solche Forderung in den Richtplan aufzunehmen, ist aus unserer Sicht sinnlos. Deshalb bitten wir den Rat, diesen Antrag zu unterstützen und den Satz wieder aus dem Richtplan zu streichen.

Res Marti (Grüne, Zürich): Wir sind wieder einmal beim selben Thema, ich habe das schon gesagt, bei den Abstellplätzen beim öffentlichen Verkehr. Wieder einmal möchte die bürgerliche Seite diese streichen. Wir sind der Meinung, dass es diese braucht. Wenn es sie nicht hat, dann stellt man das Velo einfach an den nächsten Pfosten, und der nächste, der kommt, stellt es vorne dran, und dann ist irgendwann einmal ein riesiges Chaos, wie es zum Beispiel am HB der Fall

ist. Das ist dann nicht mehr Richtplanung, das ist überhaupt keine Planung, das ist dann nur noch liberale Anarchie.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Es ist klar, lassen Sie sich diese Sätze auf der Zunge zergehen. Ich glaube, ich beginne hinten mit Josef Wiederkehr. Eine angemessene Anzahl Veloabstellplätze an geeigneter Lage in nächster Nähe, da kann man nicht sagen, dass das keine wichtige Forderung ist. Ich kenne Bahnhöfe, wo das nicht der Fall ist, wo es eigentlich regelwidrig ist, dass man mit dem Auto fast näher an die S-Bahn-Station oder an den Perron fahren kann. Ich habe das im Furttal erlebt, dass die Veloabstellplätze 400, 500, sogar 600 Meter weit weg waren in der Anfangszeit der S-Bahn. Das ist kein gutes Zeichen zum Umsteigen.

Was heisst «attraktive Wege»? Wir haben das ja in der KEVU anhand einer Vorlage von Sabine Ziegler, wo wir über die Zugänglichkeits-Sicherheit und Zugänglichkeit bei S-Bahn-Stationen eingehend diskutiert haben, gesehen. Aufgrund dieser Diskussion sage ich Ihnen, dass das nötig ist. Was heisst das? Das heisst zum Beispiel, dass wenn Sie zum Bahnhof kommen, dass es nicht vier oder fünf Winkel hat, bis Sie auf dem Perron sind. Das haben wir bei Velounterführungen auch. Heute ist ja die Devise, dass man die Unterführung einsehen kann. Das heisst zweitens, dass die Unterführung hell sein soll, dass die Unterführung einen sauberen Eindruck macht und mit heller Farbe ausgestattet ist. Das heisst drittens, dass wenn Sie in die Unterführung hineinkommen, dass sie gut beleuchtet ist. Das gibt ein Gefühl von Sicherheit. Darum haben wir das hier hineingenommen. Das gehört auch zu den attraktiven Wegen.

Es gibt auch Beispiele von S-Bahn-Stationen, ich nehme jetzt zum Beispiel Bülach, wo man sagen muss, dass die Zugänge nicht optimal sind, dass zum Teil ein zweiter Zugang fehlt, dass der zweite Zugang auf der falschen Seite ist. Von daher ist dieser Zusatz wirklich wichtig. Das «gut erreichbar» ist semantisch relativ. Der eine sagt: Das ist gut erreichbar. Wir wollen einfach im Richtplan genauere Bestimmungen, damit auch der Planer weiss, worauf es ankommt, und da nicht so ein Gummibegriff ist. Daher heisst es hier, «attraktive Wege» und eine «angemessene Anzahl». Und die Veloabstellplätze müssen eben in nächster Nähe sein, sonst ist es nicht attraktiv.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.71 zuzustimmen.

4.5.2 Karteneinträge

4.72

Minderheitsantrag Roland Munz, Marcel Burlet, Ruedi Lais:

1. Absatz, 1. Punkt «Flughafen Zürich», 1. Satz, Neufassung

Flughafen Zürich: Der Umfang und die Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen im Flughafenperimeter orientieren sich am Ziel, wonach bis zum Jahr 2020 46 % und bis zum Jahr 2030 50 % aller Personenwege ... mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erfolgen haben. Diese ...

Roland Munz (SP, Zürich): Der Flughafen Zürich ist wichtig für Zürich. Dazu bekennen wir uns alle. Der Flughafen befindet sich im dichten Siedlungsgebiet und strebt eine immer weitergehende Diversifizierung in seinem Geschäftsfeld an. Das Vorhaben des «Circle» (Projekt «The Circle», Dienstleistungsdestination am Flughafen Zürich) ist ein gutes Beispiel dafür.

Der Flughafen Zürich ist aber auf den Rückhalt in der Bevölkerung angewiesen. Darauf sollte vielleicht wieder einmal hingewiesen werden. Er muss sich darum in einer Weise entwickeln, die breit abgestützt ist, sonst werden unnötige Konflikte geschaffen.

Es wird in der Bevölkerung aber kaum verstanden, wenn sich der Modalsplit so entwickelt, dass nur schon mindestens die Hälfte des Verkehrs vom ÖV übernommen werden soll, aber für den Flughafen sollen tiefere Werte gelten. Dafür mag es in der Vergangenheit Gründe gegeben haben. Je mehr der Flughafen aber zum Einkaufs- und Freizeitzentrum wird, umso mehr schwinden diese Gründe. Unser Flughafen ist hervorragend an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr angeschlossen. Damit macht ja selbst der Flughafen immer wieder Werbung.

Wir verlangen darum, dass sich auch der Flughafen am Ziel orientieren soll, womit sich, wenn auch erst bis 2030, die Hälfte aller Personenwege im Ziel- und Quellverkehr zum Flughafen und seinen Ne-

benanlagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden sollen. Diese Zielwerte gelten natürlich unter dem auf unseren Antrag folgenden Vorbehalt, dass die Erreichbarkeit sichergestellt werden kann. Wenn wir der Flughafen-Propaganda Glauben schenken wollen, welche auch das Projekt «The Circle» unter anderem genau damit anpreist, dass es so hervorragend erschlossen wäre, dann sehen wir gerade im Zusammenhang auch mit diesem Vorhaben keinen Grund, weshalb in weiteren 16 Jahren das Modalsplit-Ziel noch hinter dem Modalsplit des übrigen Kantons zurückbleiben soll. Wir verlangen hier nichts anderes, als dass auch beim Flughafen, wenn auch erst in 16 Jahren, das bescheidene Ziel von 50 Prozent Modalsplit-Anteil eingehalten werden soll. Stimmen Sie deshalb für unseren Antrag. Ich danke Ihnen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Zurzeit gelten gemäss dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, Objektblatt Flughafen Zürich, die Werte 42 und 46 Prozent, wie sie im Antrag des Regierungsrates festgehalten sind. Wenn hier gemäss Minderheitsantrag höhere Werte beschlossen würden, so müsste mit dem BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) und dem Flughafen erneut verhandelt werden. Die Fachleute halten bereits die heutigen Werte für herausfordernd. Trotz grösserer Sympathien für das Anliegen ist nur eine kleine Minderheit der KEVU für separate höhere Werte im Richtplan als im SIL (*Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*). Die Mehrheit hält es nicht für realistisch und/oder nicht für zweckmässig, höhere Werte zu verankern. Ich beantrage Ihnen namens der KEVU, den Minderheitsantrag abzulehnen und dem Regierungsrat zuzustimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 131 : 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.72 abzulehnen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Wir kommen zum Minderheitsantrag 4.73 von Orlando Wyss. Der Eventualantrag kommt nur zu Abstimmung, wenn dieser angenommen ist.

4.73

Minderheitsantrag Orlando Wyss, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler:

1. Absatz, zusätzlicher Punkt «Zürich Kasernenareal», Eintrag gemäss V 4882

Zürich, Kasernenareal (geplant): Unterirdisches Parkhaus, ausschliesslich über den geplanten Stadttunnel erschlossen (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 1a). Standort, Dimensionierung und Betrieb der Anlage sind mit den Begleitmassnahmen zum Bau des Stadttunnels, der Parkraumpolitik der Stadt Zürich und dem Grundwasserschutz abzustimmen.

Redaktionelle Anpassung unter 4.5.3 Massnahmen, a) Kanton, 3. Absatz, 1. Satz (gemäss V 4882):

Die beiden Parkieranlagen ...

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Die bürgerlichen Fraktionen stellen Ihnen den Minderheitsantrag, den Eintrag in der Stadt Zürich für ein unterirdisches Parkhaus, welches ausschliesslich über den geplanten Stadttunnel erschlossen wäre, wieder in den Richtplan einzutragen. Standort, Dimensionierung und Betrieb der Anlage sind gemäss bisherigem Richtplaneintrag 2007 mit den Begleitmassnahmen zum Bau des Stadttunnels, der Parkraumpolitik der Stadt Zürich und dem Grundwasserschutz abzustimmen. Ich sage dies deshalb, weil dies dem bis jetzt gültigen Richtplan 2007 entspricht.

Was ich Ihnen schon zum Stadttunnel gesagt habe, das gilt auch für das unterirdische Parkhaus, welches eine Option im Richtplan ist. Die bürgerlichen Fraktionen wollen keine Denkverbote im Richtplan und solche Handlungsspielräume jetzt nicht wieder aus dem Richtplan streichen. Auch für künftige Generationen nicht, zumal übrigens auch die ganze Planung rund um das Kasernenareal nach wie vor unklar ist. Das auch im vollen Bewusstsein, dass der Bund den Stadttunnel und seine Äste inklusive diesen Eintrag nicht prioritär behandelt. Nichtsdestoweniger wollen wir kein Zeichen nach Bern senden, dass es für uns, für den Kanton Zürich, nicht wichtig ist. Besten Dank.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die KEVU sieht das Kasernenparking einerseits im Zusammenhang mit der Tunnelstrategie in der Stadt Zü-

rich und andererseits mit dem sogenannten historischen Kompromiss in der Stadt Zürich. Gemäss diesem können neue unterirdische Parkplätze geschaffen werden, wenn gleich viele oberirdische wegfallen.

Im Fall des Kasernenparkings wäre das sehr unrealistisch, da es in der Nähe gar nicht so viel oberirdische Parkplätze hat. Der Zusammenhang mit der Tunnelstrategie liegt auf der Hand. Wer den Stadttunnel ablehnt, wie das eine knappe Minderheit der KEVU tut, muss logischerweise auch das Kasernenparking ablehnen, da es via Tunnel erschlossen würde.

Wie ich schon bei den Tunnels erwähnt habe, besteht zu diesem wie auch zum Kasernenparking keine Zweckmässigkeits-Beurteilung. Die Mehrheit der KEVU hält das Kasernenparking für nicht zweckmässig und/oder nicht realistisch und beantragt Ihnen die Streichung des Objekts. Sollten Sie diesen Hauptantrag ablehnen und das Parkhaus im Richtplan belassen, will die Mehrheit der KEVU, dass in einer Art erweitertem historischen Kompromiss so viele oberirdische Parkplätze in der gesamten Innenstadt aufgehoben werden, wie unterirdisch neu geschaffen werden.

Die Minderheit will keine allzu restriktive Parkplatzpolitik in der Stadt Zürich und hält deshalb am Kasernenparking fest. Ausserdem will sie dem historischen Kompromiss bezüglich dieses Objekts nicht nachleben, weder wörtlich noch in einer auf die gesamte Innenstadt ausgedehnten Interpretation. Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen, den Minderheitsantrag 4.73 abzulehnen und bei dessen Annahme wenigstens dem Eventualantrag auf Kompensation in der gesamten Innenstadt zuzustimmen.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Sie können sich sicher nicht an gestern erinnern, aber gestern haben wir Ihnen schon die Zufahrt zu diesem Parkhaus, den Stadttunnel, zur Ablehnung empfohlen. Heute steht das Parkhaus zur Debatte. Streichen Sie diesen Antrag und verbuchen Sie ihn als Altlast. Und übrigens, was ich noch sagen wollte: Wir verbieten Ihnen nicht zu denken, tun Sie es doch einfach einmal.

Cyrill von Planta (GLP, Zürich): Wir Grünliberalen lehnen diesen Minderheitsantrag ab. Er stellt für uns – wenn nicht ein Anachronismus, dann doch – einen Copy-Paste-Fehler aus dem alten Richtplan dar. Wenn Sie den Eintrag lesen, dann stellen Sie fest: Einerseits sind

die Parkplätze nicht für die Stadtbevölkerung, sondern nur für die Leute, die dann das Vergnügen haben, via Stadttunnel in die Stadt zu kommen, um hier shoppen zu gehen, und zum anderen steht da dieser Satz, dass das eben in Absprache mit der Stadt geschehen muss. Nun, die Stadt hat schon lange den Parkplatz-Kompromiss in Kraft. Das bedeutet, dass jeder Parkplatz, der in diesem Parkhaus gebaut wird, irgendwo in der City oder im citynahen Bereich, und das ist eben der Kreis 4, abgebaut wird. Und hier verstehe ich, ganz ehrlich gesagt, die Haltung der rechten Stadtvertreter nicht. Wenn Sie sich an Gemeinde-ratsdebatten in der Stadt Zürich erinnern, dann geht es hier sehr oft um Parkplätze, und es wird lange über Parkplätze geredet, und es sind dann immer die Rechten, die sich dafür einsetzen, dass gerade die oberirdischen Parkplätze für das Gewerbe und die Anwohner erhalten bleiben.

Wenn Sie hier einem Parkhaus zustimmen, das nur für stadtexterne Leute gedacht ist, dann verraten Sie eigentlich Ihre eigene Klientel. Meine Wähler interessiert das nicht. Die freuen sich, wenn ein Parkhaus gebaut wird und oberirdische Parkplätze abgebaut werden. Aber Ihre Wähler wird das stören, und ich bin dann sicher nicht der, der dem Gewerbeverein Kreis 4 erklären wird, weshalb es jetzt weniger Parkplätze hat, sollte dieses Parkhaus tatsächlich gebaut werden, was, ehrlich gesagt, höchst unwahrscheinlich ist.

Céline Widmer (SP, Zürich): Die SP lehnt den Stadttunnel ab. Sie haben die Argumente gehört. Damit ist auch ein Parkhaus, das ausschliesslich über diesen Stadttunnel erschlossen wäre, obsolet. Übrigens findet zurzeit eine Gebietsplanung von Stadt und Kanton zur künftigen Nutzung des Kasernenareals statt. Nach dem Auszug der Polizei in das neue PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*) soll das ganze Areal endlich der Bevölkerung zugänglich gemacht werden und sicher kein unterirdisches Parkhaus gebaut werden. Wir lehnen daher diesen Minderheitsantrag ab.

Zum Eventualantrag: Falls Sie unbedingt zur Planungsleiche «Stadttunnel» auch noch ein Parkhaus wieder in den Richtplan aufnehmen wollen, dann stimmen Sie bitte zumindest dem Eventualantrag zu, damit der Parkplatzkompromiss gewahrt bleibt. Aber eben, wir brauchen in der Stadt Zürich keine neuen Parkplätze und schon gar kein unterirdisches Parkhaus im Kasernenareal.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.73 zuzustimmen.

4.73.1

Eventualantrag

Falls der Punkt «Zürich Kasernenareal» nicht aus dem Richtplan gestrichen wird: Ergänzung des Punktes:

Zürich, Kasernenareal (geplant): ... abzustimmen. Auf jeden Fall darf das Parkhaus insgesamt nicht zu einer Ausweitung des Parkplatzangebots in der Zürcher Innenstadt führen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Eventualantrag 4.73.1 abzulehnen.

4.5.3 Massnahmen

a) Kanton

4.74

Minderheitsantrag Orlando Wyss, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler:

3. Absatz, 4. Satz, Streichung (gemäss V 4882)

... Massnahmen. Der Einfluss von ausserhalb ...

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Der Satz «Der Kanton sorgt für die Umsetzung der Massnahmen» soll wieder gestrichen werden, wie in der ursprünglichen regierungsrätlichen Vorlage. Die kantonale Regelung der Parkieranlagen wäre ein unverhältnismässiger Eingriff in die Gemeindeautonomie und nicht stufengerecht. Stimmen Sie deshalb dem Minderheitsantrag zu.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Hier geht es ja um das Valet-Parking (*Parkierungs-Service*). Es hat also einen Zusammenhang mit dem Flughafen. Ich rede deshalb zu den Anträgen 4.74, 4.76 und 4.77. Das Valet-Parking ist für die Gemeinden der Flughafenregion ein Ärgernis, und der Wildwuchs ist erheblich. Und ich glaube, dieser Befund wird auch von Ihrer Seite nicht bestritten. Ich glaube, da sind wir uns einig.

Im Antrag des Regierungsrates haben wir eine gute Formulierung. Wir haben kein Verständnis dafür, dass diese Formulierung aufgeweicht wird. Wenn wir das Problem in den Griff bekommen wollen, dann braucht es eine restriktive Formulierung zugunsten der Gemeinden in der Flughafenregion und auch zugunsten der beiden betroffenen Planungsregionen. Danke.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Der Flughafen ist ja nicht nur ein Flughafen, sondern er ist auch ein Einkaufszentrum und ein Parkhaus. Ich bin Flughafenaktionär, nicht aus Überzeugung, sondern damit ich jedes Jahr den Geschäftsbericht kriege und ab und zu mal an der Flughafenversammlung das Maul aufreissen kann. Aber ich weiss, wie der Flughafen finanziell funktioniert, und wenn man dem Chef sagt, er verdiene mehr Geld durch die anderen Tätigkeiten als durchs Fliegen, sagt er eigentlich nichts, sondern er weiss, dass es einigermaßen stimmt.

Es geht hier auch um das Valet-Parking, das ist klar. Und von daher wollen wir, dass der Flughafen nicht immer machen kann, was er will. Es gibt jetzt schon wieder Projekte. Es wird wieder ein Parkdeck umgebaut, und dann wird wieder etwas dazu gebaut, und dann gibt es wieder ein zusätzliches Gebäude, eine zusätzliche Arealüberbauung. Und, oh weh, dort drauf hat es auch wieder Parkplätze in vier- oder fünfstelliger Zahl.

Ich kenne Gemeinden, wo am Tag die Strassen überstellt werden mit Fahrzeugen. Wallisellen ist ein Beispiel. Ich glaube, im Einkaufszentrum funktioniert das jetzt nicht mehr, da hat man den Finger draufgehalten. Es gibt Gemeinden, die darunter leiden, dass die Flughafenpassagiere vor allem entlang der Glattalbahn ihre Fahrzeuge abstellen und dann an den Flughafen fahren. Es gibt auch Leute, die sich darauf spezialisiert haben, dieses Valet-Parking zu bewirtschaften,

und darum ist dieser Satz ganz wichtig, wenn es da heisst: «Der Kanton sorgt für die Umsetzung der Massnahmen.»

Es soll auch kein Wettstreit zwischen den Gemeindepräsidenten sein, wer durch dieses Valet-Parking am meisten zusätzliche Einnahmen generieren kann. Von daher sind wir von der SP der Meinung, dass der Kanton hier den Finger draufhalten muss, sonst gibt es weiterhin Wildwuchs.

Sie von der bürgerliche Seite haben ja auch immer wieder zugegeben – das merke ich in persönlichen Gesprächen, vielleicht nicht gerade hier direkt im Rat –, dass wir rund um den Flughafen ein Problem haben mit diesen Parkplätzen von Flugpassagieren. Das wäre der erste, wen auch kleine Schritt, dieses Problem ein wenig zu lösen.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Der Kanton ist in die Pflicht zu nehmen, wenn Ziele verfehlt werden. Der ZFI (*Zürcher Fluglärmindex*) zeigt eindrücklich, was passiert, wenn ein Ziel verfehlt wird, aber keine klare Vorgaben bestehen, was dann zu tun ist. Es passiert nämlich nichts. Das wollen wir nicht, und deshalb ist dieser Antrag abzulehnen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Sammelvoten haben mich ein bisschen überrascht. Ich spreche nicht zu den Anträgen 4.74 und 4.75. Stimmen Sie, wie Sie wollen oder müssen.

Die Anträge 4.76 und 4.77 verdienen aber eine weitere Ausführung. Sie sind das Resultat unserer Diskussion rund um das Thema des sogenannten Off-Airport-Parkings. Das sind Parkplätze ausserhalb des Flughafen-Perimeters, die von Fluggästen genutzt werden. Bewirtschaftet werden sie entweder im Sinn von Park-and-ride-Anlagen, von denen aus der Flugpassagier mit dem ÖV oder privaten Bussen, zum Beispiel Hotelbussen, den Flughafen erreicht. Oder es wird dort ein Valet-Parking betrieben. Bei diesem Modell gibt der Passagier seinen Autoschlüssel einem Diener, Englisch «valet», ab, der mit dem Auto zu einem Parkplatz fährt und es nach der Rückkehr des Passagiers wieder zum Flughafen bringt. Zum Teil erbringt der Anbieter von Valet-Parking noch weitere Dienstleistungen von der Autoreinigung bis zum Hemdenservice. In den letzten Jahren sind in der Flug-

hafenregion einige solche Parkieranlagen entstanden, temporär oder dauerhaft bewilligt oder nicht bewilligt.

Die Zürcher Planungsgruppe Glatttal und einzelne Gemeinden versuchen, einen Wildwuchs beim Off-Airport-Parking zu verhindern oder zu beschränken. Mit der Formulierung des Regierungsrates werden sie in ihren Bestrebungen unterstützt. Off-Airport-Parkings sollen nur noch erlaubt sein, wenn sie im regionalen Richtplan eingetragen sind. Die Gemeinden können weitergehen. Opfikon und Wallisellen haben das beispielsweise bereits getan und die Erstellung von Parkplätzen für zonenfremde Zwecke verboten.

Die einstimmige KEVU möchte der Regionalplanung und den Gemeinden diese planerischen Mittel in die Hand geben und den teilweisen Wildwuchs bei den dezentralen Flughafen-Parkings einschränken. Zusätzlich möchte eine Mehrheit der Kommission, Bewilligungen an die Nähe des ÖV knüpfen. Off-Airport-Parkings würden dann zu Park-and-ride-Anlagen, und die Doppelfahrten des Valet-Parkings würden entfallen.

Die Minderheit der KEVU hält diese Anforderung für übertrieben und will mit den Minderheitsanträgen 4.76 und 4.77, dass weder die Region noch die Gemeinden explizit auf die Nähe des ÖV beim Eintrag und bei der Bewilligung von Off-Airport-Parkings achten müssen. Sie will also zur Formulierung des Regierungsrates zurückkehren. Namens der KEVU beantrage ich Ihnen Zustimmung zur Mehrheit und Ablehnung der Minderheitsanträge 4.76 und 4.77.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.74 zuzustimmen.

b) Regionen

4.75

Minderheitsantrag Orlando Wyss, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler:

2. Absatz, 1. Satz, Fassung gemäss V4882

Für das Festlegen von geeigneten Gebieten für verkehrsintensive Einrichtungen gelten folgende Anforderungen:

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Der Satz «Für das Festlegen von geeigneten Gebieten für verkehrsintensive Einrichtungen gelten folgende Änderungen» genügt vollauf. Hier noch das Wort «mindestens» einzuschieben, macht keinen Sinn. Mit der vorliegenden Formulierung wollen wir die ursprüngliche regierungsrätliche Formulierung beibehalten. Stimmen Sie deshalb dem Minderheitsantrag zu.

Roland Munz (SP, Zürich): Es ist wichtig, dass wir hier das Wort «mindestens» einfügen, weil es noch andere Aspekte gibt, die man in Betracht ziehen sollte bei diesen Anforderungen im entsprechenden Abschnitt, beispielsweise den Verfassungsauftrag der Verhältnismässigkeit, der hier nicht explizit genannt ist, aber selbstverständlich auch zu berücksichtigen ist. Als zweites: Wir sind gegen Denkverbote, und deshalb wollen wir auch, dass es künftig sein kann, dass neue Entwicklungen auch aufgenommen werden können. Deshalb braucht es eine Öffnung dieser abschliessenden Festlegung mit Hilfe des Wortes «mindestens».

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ja, Orlando Wyss, Sie haben recht. Das ist jetzt wirklich nicht der wichtigste Antrag, über den wir heute diskutieren. Er ergibt sich einfach aus dem nächsten Abschnitt. Es ist sprachlich besser, wenn man hier oben nicht die abschliessende Aufzählung hat und dann unten eigentlich weiter macht. Dann kann man ja auch sagen, oben sind die Mindestanforderungen, es geht unten weiter. Aber Sie haben recht. Es ist nicht der wichtigste Antrag dieses Tages.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.75 zuzustimmen.

4.76

Minderheitsantrag Orlando Wyss, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler:

4. Absatz, Neufassung

Die Regionen Glatttal und Unterland können mit Zustimmung der betreffenden Gemeinden in den regionalen Richtplänen Standorte für Parkplätze ausserhalb des Flughafenperimeters festlegen, die Passagieren des Flughafens Zürich dienen.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Es kann nicht sein, dass wir hier einem vernünftigen Haushalten mit anderweitig nicht verwendeten Standorten Einhalt gebieten, indem wir unnötige Auflagen machen. Es ist tatsächlich so, dass in vielen Gemeinden festgestellt wird, dass Leute, namentlich aus dem süddeutschen Raum, ihre Fahrzeuge auf den gemeindeeigenen Parkplätzen einfach wild abstellen und dann 14 Tage lang stehen lassen. Das ist eine Unsitte, der man Einhalt gebieten muss, und deshalb muss es den Regionen dort möglich sein, Standorte ausserhalb des Flughafen-Perimeters festzulegen, welche den Passagieren des Flughafens Zürich dienen. Dass man das gleichzeitig noch mit dem ÖV verbinden soll, ist nicht zweckmässig, da dies zu einer unheimlichen ÖV-Verdichtung mit sinnlosen Kosten führen würde. Wir empfehlen Ihnen deshalb, dem Minderheitsantrag von Orlando Wyss zuzustimmen. Besten Dank.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Geschätzte Gabriela Winkler, es ist natürlich umgekehrt, es würde dazu führen, dass die Valet-Parkplätze an einem sinnvollen Ort sind. Deshalb ist dieser Antrag abzulehnen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Ja, bei mir in der Ecke ist es sehr laut, ich mache es ganz kurz. Ich bin nicht der Meinung von Gabriela Winkler. Wir lehnen ab.

Ratspräsident Bruno Walliser: Das Wort wird nicht weiter gewünscht. Man sieht, die Voten sind ruhiger und kürzer, wenn es lauter ist.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.76 zuzustimmen.

*c) Gemeinden***4.77**

Minderheitsantrag Orlando Wyss, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Gabriela Winkler:

3. Absatz, 1. Satz, Neufassung

Die Gemeinden bewilligen Parkieranlagen für Parkplätze ausserhalb des Flughafenperimeters für Passagiere des Flughafens Zürich nur an den in den regionalen Richtplänen festgelegten Standorten. Die Betreiber ...

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Die Auflage, dass der Transport der Flugpassagiere zu und vom Flughafen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgen soll, ist aus dem Richtplantext herauszustreichen. Wenn ein Flugpassagier mit Gepäck einen solchen Parkplatz nutzt, ist es sowieso absehbar, dass er eher ein Taxi als den ÖV nutzt, um an den Flughafen zu gelangen.

Die Gemeinden, welche zusammen mit den Regionen einen solchen Parkplatz planen, werden von sich aus einen geeigneten und nicht abgelegenen Standort wählen. Es ist aber ein unverhältnismässiger Eingriff in die Gemeindeautonomie, den Gemeinden solche Vorschriften zu machen. Darum: Unterstützen Sie unseren Minderheitsantrag.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Wie wichtig es ist, dass Parkieranlagen ausserhalb des Flughafen-Perimeters nur noch dort erlaubt sind, wo sie in den regionalen Richtplänen eingetragen sind, haben wir jetzt bereits genügend gehört, Stichwort «Off-Airport-Parking».

Wenn wir nun aber den Transport zum Flughafen wieder für den MIV zulassen, kommen wir bei der Einhaltung des Modalsplits in einen Zielkonflikt, wir kommen keinen Schritt weiter, sondern wir untergraben dieses Ziel sogar. Diese Autofahrten müssten nämlich konse-

quenterweise auch wieder dem MIV angerechnet werden. Daher ist es nur schlüssig und richtig, wenn die Mehrheit der KEVU hinter dieser Textpassage steht, die verlangt, dass der Transport der Flugpassagiere von der Parkierungsanlage zum Flughafen mit dem ÖV zu erfolgen hat.

Bedingung dafür ist natürlich – und das sage ich gerne wieder und wieder –, dass das ÖV-Angebot in der Flughafenregion weiter ausgebaut wird. Die Glattalbahn bildet da selbstverständlich das Herzstück, aber es ist auch klar, dass auch andere ÖV-Achsen noch verdichtet werden sollen. Ich bitte Sie daher, diese Passage nicht zu streichen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Noch einmal zur Ausgangslage, ich glaube, da wurde wirklich etwas falsch verstanden. Weder der Kanton noch der Flughafen, noch die Gemeinden sind interessiert an solchen Parkplätzen für den Flughafen ausserhalb der Parkhäuser des Flughafens. Niemand ist daran interessiert, ausser den Betreibern dieser Parkplätze. Und weil man die nicht einfach verbieten darf, braucht es hier eine planerische Grundlage, damit man das einschränken kann. Das hat etwas mit Wettbewerbsrecht zu tun.

Wenn wir jetzt die Auflagen an so einen bewilligungsfähigen Parkplatz hoch ansetzen, dann gibt es weniger davon, was im Interesse des Kantons, der Gemeinden und des Flughafens ist.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.77 zuzustimmen.

4.6 Güterverkehr

4.6.1 Ziele

Ratspräsident Bruno Walliser: Hier liegt noch ein Minderheitsantrag vor. Christian Lucek hat seinen Minderheitsantrag 4.78 zurückgezogen, weil dieser im Zusammenhang mit der Vorlage «Gateway Limmattal» besprochen wird.

4.79

Minderheitsantrag Christian Lucek, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Orlando Wyss:

2. Absatz, 3. Satz, Fassung gemäss V 4882

*Einer übermässigen Belastung des Strassennetzes, insbesondere im Bereich von Ortsdurchfahrten, ist durch die Erstellung von Umfah-
rungsstrassen zu begegnen, und der Güterverkehr mit der Bahn ist
sofern möglich zu fördern.*

Beim Transport ...

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Selbstverständlich sind auch wir der Meinung, dass die Güter soweit als möglich auf der Schiene transportiert werden sollen. Wir möchten uns aber die Gelegenheit und die Möglichkeit offenhalten, dass dort, wo die Bahninfrastruktur fehlt oder nicht vorhanden ist, die Güter auch auf der Strasse transportiert werden können. Deshalb bitte ich Sie, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen. Ich danke Ihnen.

Rolf Steiner (SP, Dietikon): Wir haben zum Thema Umfah-
rungsstrassen in diesen Tagen ja schon einiges gehört. Sie für den Güterverkehr
aber quasi als Allerwelts-Heilmittel festzuschreiben, ist wirklich nicht
sinnvoll. Die Güter gehören, wo immer möglich, auf die Bahn. Wir
werden diesen Minderheitsantrag nicht unterstützen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.79 zuzustimmen.

4.5.2 Karteneinträge

4.80

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss:

Objekt 8, «Dietikon/Spreitenbach»

Eintrag gemäss V 4822: Objekt/Vorhaben: Rangierbahnhof Limmattal; bei allfälligen Restrukturierungen ist auf die haushälterische Nutzung des Bodens, den verbesserten Lärmschutz und die Landschaftsaufwertung zu achten.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Gestern hat Martin Farner gesagt, «wir kommen ins wunderschöne Weinland» – ich nehme das für mich in Anspruch und sage, wir kommen ins wunderschöne Limmattal. Da geht es um den Rangierbahnhof Limmattal.

Unser Anliegen und auch der Sinn des Minderheitsantrages ist, dass wenn der Gateway Limmattal wider Erwarten gebaut werden sollte und dies im Gleisfeld dort passiert, dann soll haushälterisch mit den Ressourcen dort umgegangen werden und auch die Lärmbelastung für die Gemeinde Oetwil optimiert respektive minimiert werden. Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Der Rangierbahnhof Limmattal liegt inmitten eines Zentrumsgebietes von kantonaler Bedeutung. So sinnvoll dies logistisch und ökologisch gesehen ist, so ist es für die Bevölkerung vor Ort eben doch eine Belastung. Erste Massnahmen wurden zwar ergriffen, weiterhin ist der Lärm der Rangierabläufe Nacht für Nacht in weiten Teilen des Limmattals unüberhörbar. Die Betreiber sollen daher nicht nur vom guten Standort profitieren, sondern sollen auch dazu verpflichtet werden, die Lärmbelastung nicht nur bei Restrukturierungen, sondern kontinuierlich zu minimieren. Der Boden soll generell haushälterisch genutzt und die Landschaft aufgewertet werden. Wird Land für den Betrieb nicht mehr benötigt, soll es möglich sein, dieses umzunutzen, zum Beispiel für den Bau neuer gemeinnütziger, zentralgelegener Wohnungen. Die Grünen lehnen den Minderheitsantrag ab und bitten Sie, das Gleiche zu tun.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Ich stimme natürlich voll und ganz mit Hanspeter Haug überein, dass wir uns jetzt im sehr schönen Limmattal befinden. Aber bekanntlich ist das Limmattal stark von Infrastruktur belastet. Die Autobahn rauscht, wie Sie vor einigen Tagen sehen konnten, am Tag donnern die Flugzeuge, und in der Nacht knallen im Rangierbahnhof Limmattal die Züge aufeinander.

Wir sind der Meinung, dass man eben nicht erst die Lärmbelastung reduzieren sollte, wenn es eine allfällige Restrukturierung gibt, sondern dass man sie jetzt schon minimieren sollte. Entsprechend werden wir den Minderheitsantrag ablehnen, denn wir denken, die Limmattaler hätten bald eine Verbesserung verdient und nicht erst bei einer Restrukturierung.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.80 abzulehnen.

4.6.3 Massnahmen

a) Kanton

4.81

Minderheitsantrag Christian Lucek, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Orlando Wyss:

1. Absatz, 1. Satz, Fassung gemäss V 4882

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

Hanspeter Haug: Wir sind der Meinung, dass hier der Einschub «in Zusammenarbeit mit dem Bund und den Güterverkehrsträgern» überflüssig ist. Wir bilden die Originalfassung der Vorlage 4882 ab, was wir Ihnen auch als Minderheitsantrag hier beantragen. Und ich bitte auch hier um Zustimmung.

Roland Munz (SP, Zürich): Es wird Sie nicht erstaunen, dass ich hier um Ablehnung bitte, wobei dieser Antrag doch verdient, etwas differenziert angeschaut zu werden, denn er hat verschiedene Elemente.

Das eine, was er beinhaltet, ist die Forderung, dass der Kanton nur im Rahmen seiner Möglichkeiten fördern soll. Dem ist sicher nicht zu widersprechen, selbstverständlich, noch nie haben wir verlangt, dass der Kanton im Rahmen des Unmöglichen etwas fördern soll. Also dieser Punkt ist unbestritten und okay.

Wo wir etwas Probleme haben, ist, dass dies nicht in Zusammenarbeit mit Bund und – vor allem – Güterverkehrsträgern geschehen soll. Wir hören jetzt schon das Geschrei über den bösen Kanton, wenn er dann Vorschriften oder Massnahmen erlässt, ohne sich zuvor mit der Güterverkehrs-Industrie kurzgeschlossen zu haben. Wir erwarten, dass der Kanton seine Fördermassnahmen oder andere Auflagen eben nicht losgelöst von anderen Ebenen wie dem Bund und sicher nicht losgelöst von den Güterverkehrsträgern erlässt. Wir wollen hier explizit, dass diese Koordination geschieht, und darum lehnen wir diesen Minderheitsantrag entschieden ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.81 zuzustimmen.

4.82

Minderheitsantrag Christian Lucek, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Gabriela Winkler, Orlando Wyss:

3. Absatz, 3. Satz, Fassung gemäss V 4882

Zu diesem Zweck sind gegebenenfalls weitere geeignete Standorte für dezentrale Umschlaganlagen zu bezeichnen und die erforderlichen Ortsumfahrungsstrassen vorzusehen. Gegebenenfalls ...

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Es geht Schlag auf Schlag. Wir sind der Meinung, dass Umschlaganlagen siedlungsschonend anzulegen sind, was gegebenenfalls eine Anpassung der Strasseninfrastruktur bedingt. Wie beantragen deshalb, auf die Streichung des Nachsatzes «und die erforderlichen Ortsumfahrungsstrassen sind vorzusehen» zu verzichten. Wir halten uns damit ebenfalls an die Fassung 4882, was den Verkehrsrichtplan 2007 abbildet. Ich bitte auch hier um Zustimmung.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Ja, man kann sich hier streiten, ob man sein Heil in Ortsumfahrungsstrassen findet. Es gibt ja schöne Beispiele, ich nehme jetzt Dällikon, wo die Umfahrungsstrasse schon

steht, und dann wurden Wohnhäuser daran gebaut. Und jetzt wird eine Umfahrungrasse um die Umfahrungrasse diskutiert. Das ist schwierig. Also wir suchen unser Heil im Prinzip anderswo und lehnen diesen Antrag ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 84 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.82 zuzustimmen.

4.7 Luftverkehr

4.7.1 Flughafen Zürich

Ratspräsident Bruno Walliser: Das Kapitel 4.7.1 Flughafen Zürich ist nicht Gegenstand dieser Vorlage. Es wird in einem separaten Verfahren abgehandelt, und zwar am 24. März.

4.7.2 Weitere Flugplätze

4.7.2.1 Ziele

Ratspräsident Bruno Walliser: Hier ist ein neuer Minderheitsantrag 4.83a von Christian Lucek gestellt. Dieser wird vertreten durch Carmen Walker Späh. Sie hat das Wort.

4.83a

Minderheitsantrag Christian Lucek, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Orlando Wyss:

1. Absatz, Punkt 7, Neuformulierung

Die Frage eines künftigen Flugbetriebs auf dem Flugplatzareal Dübendorf wird im Rahmen der Sachplanung des Bundes entschieden. Eine weitere Stationierung von Helikoptern der Rega, der Kantonspolizei sowie der Luftwaffe soll möglich sein. Der Standort ist auf Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen. Angesichts seiner Grösse und Lage ist das Flugplatzareal als strategische Landreserve für künftige Sondernutzungen mit grösserem Flächenbedarf und von kantonaler und

nationaler Bedeutung (insbesondere für einen Innovationspark) freizuhalten.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich spreche zu allen neu eingereichten Minderheitsanträgen von Kollege Christian Lucek.

Ich möchte zuerst einen Rückblick machen, wie es überhaupt dazu kam. Im Rahmen der Kommissionsberatungen haben wir, also auch die FDP, den Antrag gestellt, Dübendorf als Standort für den Innovationspark im Richtplan konkret einzutragen. Man hat es damals seitens der Regierung abgelehnt, weil man sagte, es sei zu früh, diesen Standortentscheid zu fällen. Heute steht im Richtplan, den wir beraten, dass wir die Option haben, im Bereich der öffentlichen Gebäude einen Innovationspark für den Kanton Zürich zu betreiben. Wir haben aber keinen Standort Dübendorf festgelegt. Sie können das in den Karteneinträgen beziehungsweise in Ziffer 4.7.2.2 nachlesen.

Wir hatten dann die Idee und haben diskutiert, ob wir dieses Geschäft überhaupt sistieren wollen, denn es erschien uns wenig erspriesslich, dass wir nun allein die Anträge der SVP über eine zukünftige aviatische Nutzung von Dübendorf diskutieren müssen. Doch mit einem solchen Sistierungsantrag hätten wir gleichzeitig verhindert, dass zumindest Teile des Areals in Dübendorf für eine zivile Nutzung freigegeben würden. Dies wiederum hätte die Verankerung von Experten über eine Festlegung im Richt- und Gestaltungsplan verhindert. Und dies wäre letztlich, einfach ausgedrückt, einem Baustopp für den Innovationspark gleichgekommen. Also haben wir die Sistierung wieder fallengelassen.

Verzichtet haben wir aber vor allem auch deshalb, weil der Regierungsrat mitten in der Debatte den Standort Dübendorf für den nationalen Innovationspark der Öffentlichkeit erklärte. Und meine Damen und Herren, so viel politisches Gespür hätten wir dem Regierungsrat doch noch zugetraut, zu erkennen, dass er dies nicht ohne Wirkung auf diese Richtplandebatte tun kann. Und er hat nicht mal eine Erklärung dazu abgegeben, wie es sich denn nun mit diesem Richtplanverfahren verhält. Dazu gibt es keine Antwort.

Nun einen Richtplan zu verabschieden, der kein klares Bekenntnis zum Innovationsstandort Dübendorf abgibt, während wir auf der anderen Seite über die aviatische Nutzung diskutieren und diese allenfalls festlegen, erscheint uns für den Innovationspark nicht erfolgs-

versprechend, was zum gestrigen Antrag führte. Denn beim Innovationspark geht es um ein Projekt, welches für den ganzen Kanton Zürich von höchster strategischer Bedeutung ist. Und sie wissen es alle: Wir stehen schweizweit in harter Konkurrenz.

Die Antragssteller von SVP, FDP, CVP und EDU können sich auch ein Nebeneinander von Innovationspark und Aviatik vorstellen. Nur, diesen Entscheid fällen nicht wir hier, sondern dieser Entscheid fällt der Bund. Deshalb haben wir die Aussage des Regierungsrates auch weggenommen, wonach sich der Kanton beim Bund für eine Aufgabe der aviatischen Nutzung einsetzen soll. Wir möchten dem Regierungsrat den allergrössten Handlungsspielraum geben. Und wir wollen einen Innovationspark, auch wenn der Bund an seiner fliegerischen Nutzung einst festhalten sollte. Deshalb soll es keinen Satz im Richtplan geben, der diese Option bereits zum vornherein ausschliesst.

Mit diesem Antrag geben wir und alle unterzeichnenden Parteien ganz klar ein Bekenntnis zum Innovationspark in Dübendorf ab. Die Möglichkeit, das Areal für Helikopter der Rega, der Luftwaffe sowie der Kantonspolizei zu nutzen, möchten wir ebenfalls verankern. Denn dies wäre ein in der Hoheit des Kantons Zürich möglicher Eintrag, ähnlich denjenigen bei anderen kantonalen Flugplätzen. Auch dies ist jedoch eine Option, vorbehalten der detaillierten Regelung im angekündigten Richtplan betreffend Innovationspark Dübendorf.

Im Rat hat man jetzt Stimmen gehört, wir müssten uns nun im Kantonsrat klar für oder gegen die Fliegerei positionieren. Wir halten es, meine Damen und Herren, für absurd, eine Festlegung, die nicht in unserer Kompetenz liegt, abschliessend zu erklären. Für uns liegt da ganz klar eine andere Taktik dahinter. Es sind vor allem die Argumente derer, die jegliche Aviatik von vornherein ausschliessen, mit Ausnahme vielleicht der Rega. Diese, jegliche Aviatik ausschliessende Haltung betrachten wir für den Innovationspark als hoch riskant, denn es könnte sein, dass sich der Kanton Zürich in Bern genau aus diesem Grund aus dem Rennen nimmt. Und allein der Glaube macht selig, dass uns dann Bern beim Zuschlag schon wohlgesinnter sei.

Niemand kann uns erklären, es sei wichtiger für Bern, eine abschliessende Aussage zur zivilen Aviatik zu bekommen als ein klares Bekenntnis zum Innovationspark. Wollen Sie wirklich – schon lange bevor die Planung beginnt – ein Denkverbot? Nein, wir wollen die Türen offen halten, und wir können uns eine gemischte Nutzung

durchaus vorstellen. Aber wir wollen nicht voreilig beschliessen, wir wollen uns die Optionen offen halten. Wir wollen einen Innovationspark und beginnen jetzt schon, uns keine Denkverbote aufzuerlegen. Denkverbote, meine Damen und Herren, sind nie innovativ. Besten Dank.

Stefan Feldmann (SP, Uster): Ich beantrage Ihnen namens der SP-Fraktion, die beiden kurzfristig eingereichten Minderheitsanträge zum Flugplatz Dübendorf abzulehnen. Sie verfolgen beide letztlich nur eine Absicht – und das Votum meiner Vorrednerin hat das sehr schön illustriert –, sich nämlich solange, wie irgend möglich, um den Entscheid, ob auf dem Flugplatz Dübendorf weiterhin Flugbetrieb sein soll, herumzumogeln. Das ist nicht nur nicht sachgerecht, sondern es ist, um es zurückhaltend zu formulieren, auch unklug und feige.

Warum ist es unklug? Wenn wir den Minderheitsantrag, dass die Frage, ob in Dübendorf, abgesehen vom Helikopterbetrieb, auch ein anderer Flugbetrieb möglich sein soll, im Rahmen der Sachplanung des Bundes zu klären sei, zustimmen, so schieben wir den Entscheid auf die lange Bank. Ein solcher Prozess würde gut und gerne zehn Jahre in Anspruch nehmen, und das heisst zehn Jahre Rechtsstreit, das heisst zehn Jahre Unsicherheit bei ganz vielen anderen Projekten. Denn die Frage, ob es auf dem Flugplatz Dübendorf einen Flugbetrieb gibt oder nicht und wenn Ja, welchen und wenn Ja, wie viel, hat Einfluss auf ganz viele andere Projekte, etwa auf die mögliche Verlängerung der Glattalbahn, sie hat Einfluss auf die Siedlungsentwicklung in Dübendorf, hat Einfluss auf den geplanten Innovationspark und ist sogar in der Lage dazu, diesen zu gefährden. Es ist schlicht und einfach Unsinn, in all diesen Projekten ständig in verschiedenen Varianten planen zu müssen. Das ist eine Verschwendung von Ressourcen.

Warum ist der Entscheid feige? Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wir sind alle Kantonsrätinnen und Kantonsräte des Standes Zürich. Und wenn wir diesen Job ernst nehmen wollen, dann heisst das auch, dass wir das, was wir entscheiden können auch entscheiden und nicht die Entscheidung nach Bern abgeben sollten. Wir sind gefordert, zu entscheiden, wir sind gefordert, Position zu beziehen, umso mehr, als es hier um die grösste und strategisch wichtigste Landreserve des Kantons geht. Da kann man nicht einfach sagen, ach was soll's, wir warten mal ab, das sollen die in Bern entscheiden, uns ist es eigentlich egal, was auf diesem Areal passiert.

Ich bin der Meinung, wenn Sie ehrlich sein wollen, dann entscheiden Sie sich für oder gegen einen Flugbetrieb. Da habe ich an und für sich für den ursprünglichen Minderheitsantrag, der den Wiedereintrag des Flugplatzes forderte, grösseres Verständnis. Das ist wenigstens eine klare Position, wenn auch die falsche.

Dann noch zum dritten Grund, weshalb die SP den Minderheitsantrag ablehnt: Wir wollen nicht, dass der Flugplatz Dübendorf zu einer vierten Piste des Flughafens Kloten wird. Und genau das ist das Ziel der Aviatik-Lobby. Sie hat das Ziel, die Privat- und die Businessfliegerei nach Dübendorf auszulagern. Der Vizepräsident des Dachverbandes Aerosuisse hat das ja auch klipp und klar gesagt, dass man einen Flugbetrieb mit 25'000 Flugbewegungen dort anpeilt. Gegenüber dem heutigen Zustand wäre das mehr als eine Verdoppelung, und das wäre wohl nur der Anfang.

Es geht hier also nicht darum, den Flugplatz Dübendorf als kleines, herziges Flugfeld zu erhalten, von dem ein paar Touristen zu einem Alpenflug starten oder darum, die Flugpiste zu erhalten, dass ab und zu ein Flugzeug landen kann, das dann in Dübendorf zum Ambulanzflugzeug umgebaut wird. Und es geht schon gar nicht darum, die Wiege der Schweizer Luftwaffe zu erhalten, denn diese steht, so leid es mir tut, im Beundenfeld in Bern. Es geht darum, dass man die Option offen halten will, Dübendorf zum zweiten Zürcher Flughafen zu machen.

Und wer für den Minderheitsantrag plädiert, muss wissen, dass er für diese Option die Tür offen hält. Eine Option, die von der Region abgelehnt wird. Ich möchte Sie daran erinnern, dass sich alle drei Standortgemeinden bereits 2007 für ein Ende des Flugbetriebes ausgesprochen haben. Auch alle anderen Gemeinden im Bezirk Uster haben sich gegen eine weitere aviatische Nutzung ausgesprochen. Die Planungsregion Glatttal hat sich gegen eine aviatische Nutzung ausgesprochen und der Regierungsrat hat ebenfalls klar zu dieser Frage Position bezogen. Die Bevölkerung im Bezirk Uster will diesen Flugplatz nicht mehr, und sie will schon gar keinen zweiten Zürcher Flughafen an diesem Ort.

Also, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, nehmen wir heute unsere Verantwortung und unsere Kompetenzen wahr und beziehen wir heute klar Stellung in dieser Frage. Machen wir die Tür zu für die Option, den Flugplatz Dübendorf zur vierten Piste zu machen. Machen wir

heute gegenüber Bern klar, dass jegliche Gedankenspiele in dieser Richtung falsch sind. Ich danke Ihnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die bürgerliche Einheitspartei hat sich offensichtlich auch zum Militärflugplatz Dübendorf zusammengerauft. Ihre Einheitspartei hat eine ganz bemerkenswerte Eigenschaft. Sie besteht nur aus rechten Flügeln und das «CVP-Flügel» flattert dabei noch etwas weiter rechts als die SVP. Nur, das Problem ist auch bei diesem Geschäft, wenn man nur einen Flügel hat, dann fliegt man halt im Kreis und kommt nicht weiter.

Was sich die bürgerliche Einheitspartei mit diesem Antrag geleistet hat, ist schon bemerkenswert. Nach eineinhalb Jahren Beratung in der Kommission legen Sie uns «tätsch, bumm» während der Behandlung des Kapitels 4 einen Antrag vor, der so unklar formuliert ist, so wischiwaschi formuliert ist, dass die Befürworter von Flächenflugzeugen, die Befürworter von Helikoptern, die Befürworter einer vierten Piste alle dafür sein können.

Aber wofür sind Sie eigentlich? Das wäre hier die Frage, und hier geht es nicht um eine Streusiedlung bei Gibswil, sondern um einen Eintrag mit enormen Umweltauswirkungen auf die Agglomeration Glatttal. Mit diesem Antrag beweist die bürgerliche Einheitspartei einmal mehr, dass sie das Raumordnungskonzept entweder nicht verstanden habt oder es nur genau dann beachtet, wenn es ihr ausnahmsweise einmal in den Kram passt.

Sie sollten zumindest sagen, welches Sachplanverfahren Sie verlangen. Verlangen Sie hier ein Sachplanverfahren als Heliport? Hier haben wir einen Eintrag zu Dübendorf im Teil III B5, Tessin (*Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, SIL, Teil III B5*). Wenn man das jetzt noch mit einem Standplatz für die Kapo (*Kantonspolizei*) erweitern will, dann beisst mich das nicht. Verlangen Sie hier ein Sachplanverfahren nach B3 (*SIL Teil III B3*) betreffend zivil mitbenützte Militärflugplätze? In diesem Teil findet sich kein Eintrag für Dübendorf.

Dübendorf wird ja immer noch als Militärflugplatz geführt. Das VBS (*Eidg. Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport*) führt hier ja seit Jahr und Tag zusammen mit dem BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) eine verborgene Agenda. Die Kollegen Lucek und Wyss (*Christian Lucek und Orlando Wyss*) haben uns in der Kommission dargelegt, wie sich die Crème de la Crème der schweizerischen

Luftfahrt ihn sichern will. Und jetzt kommt Carmen Walker Späh und will uns weismachen, dass es eine Koexistenz zwischen einem Innovationspark und einem Flugplatz für Flächenflugzeuge geben soll. Es ist absolut grotesk.

Wenn Sie die Rahmenbedingungen im Konzeptteil des SIL anschauen, dann wird relativ schnell klar, dass inmitten dieser dicht besiedelten Region die Voraussetzungen für einen zivilen Flugbetrieb mit Flächenflugzeugen nicht gegeben sind. Die Überschreitung des Immissionswertes ist nur bei Landesflughäfen gestattet. Also, dann sagen Sie es doch klar, wir machen eine vierte Piste, und dann kommen wir in den Genuss, dass wir von den Einschränkungen beim IGW (*Immissionsgrenzwert*) befreit sind, sonst können Sie Ihre 25'000 Bewegungen vergessen.

Entsprechend können wir also davon ausgehen, dass Sie ein Verfahren zur Ergänzung zur Piste am Flughafen Zürich wollen. Wo bitte sehr, soll denn der Innovationspark respektive das Pärklein hinkommen? Sie müssen sich entscheiden, entweder oder – ein Innovationspark oder ein Flugplatz für Flächenflugzeuge. Wenn Sie sich für diesen Antrag entscheiden, ist für uns Grüne klar, der Innovationspark ist dann gestorben. Ein Innovationspark, notabene eine Erfindung des Freisinns, vorangetrieben von Nationalrat Ruedi Noser, ist grundsätzlich etwas, dass wir gut finden. Aber wenn Sie so vorgehen, dann machen Sie diese Idee kaputt. Wir unterstützen den Regierungsrat in seiner bisherigen Formulierung, und ganz sicher entlassen wir den Regierungsrat nicht aus dem Auftrag, den er sich selber gegeben hat. Danke.

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau): Ich spreche gleich zu allen Anträgen, die hier auch kurzfristig gleich folgen.

Seit gestern wurde im Rat und in den Räumen dieses ehrenwerten Hauses heftig um die Ausformulierung des vorliegenden Minderheitsantrags gerungen. Wir sind dem Anliegen zu Beginn positiv gegenüber gestanden. Doch manchmal braucht man etwas Zeit, um die ganze Tragweite zu sehen. Ich kann Ihnen versichern, ich habe letzte Nacht und heute Morgen früh viele Gespräche geführt.

Nun, Sie bemerken es richtig, wir werden den Minderheitsantrag nicht unterstützen. Der Minderheitsantrag 4.83a soll Eingang in das Unterkapitel «Ziele» finden und heisst: «Die Frage eines Flugbetriebs

auf dem Flugplatzareal Dübendorf wird im Rahmen der Sachplanung des Bundes entschieden.» Liebe Anwesende, es gibt mehr Leute, die kapitulieren als solche, die scheitern. Die vorliegende Formulierung ist keine Zielformulierung. Diese Formulierung ist eine Kapitulation. Wir schicken Bern eine Carte blanche. Flugbetrieb, kein Flugbetrieb – macht doch, was ihr wollt, wir sind mit allem einverstanden. Das ist definitiv das falsche Zeichen. Das wollen wir nicht und haben uns deshalb dafür entschieden, dem Regierungsrat den Auftrag zu belassen, den er sich ja schon selber auferlegt hat. Zürich will auf dem Flughafenareal Dübendorf ausser der Helikopter für die Rega et cetera keinen Flugbetrieb mehr.

Stefanie Huber (GLP, Dübendorf): Wir befinden im Folgenden über verschiedene Minderheitsanträge, die, wie bereits erwähnt, gegenüber den in der Kommission diskutierten Anträgen erst gestern Nachmittag eingebracht wurden. Für die Tragweite der Entscheidung ist dies eine relativ kurze Frist, und es spricht nicht gerade für unseren Rat.

Doch nun zum Inhaltlichen, zuerst zum Grundsatz der künftigen Nutzung: Die Grünliberalen unterstützen die Idee des Innovationsparks auf dem Areal des heutigen Militärflugplatzes. Dieser Innovationspark wird für den ganzen Kanton einen Mehrwert bringen. Die positiven Auswirkungen werden weit über die direkten Anrainergemeinden hinaus spürbar sein. Es wird eine städtebauliche ebenso wie eine regionalwirtschaftliche Dynamik geben. Die grüne Lunge wird für die ganze Region eine Entlastung sein. Dass der Verkehr um den Innovationspark ebenfalls in den Griff zu bekommen ist, hat der Regierungsrat mit seiner ebenfalls diese Woche präsentierten Masterplanung für das Glatttal aufgezeigt. Der Innovationspark wird ausserdem über Jahrzehnte wachsen, sodass man sich laufend an die Entwicklungen anpassen kann. Der Mehrwert eines Innovationsparks ist auch ganz klar gegenüber einer aviatischen Nutzung ausgewiesen.

Die Grünliberalen setzen sich vehement gegen eine Koexistenz von Aviatik und Innovationspark ein. Erstens, weil sie die Attraktivität eines Innovationsparks mindert. Wir sehen das anders als die bürgerliche Allianz. Und zweitens wird die Aviatik dem Glatttal und dem Raum Greifensee eine unzumutbare Lärmbelastung bringen. Bereits jetzt ist nämlich klar, dass es mehr Flugbewegungen geben wird als heute und wahrscheinlich auch mehr, als beim Bundesrat in seinem Konzept vorgesehen sind. Die Flugzeuge werden vermehrt am Abend

und am Wochenende fliegen, vom zusätzlichen Zubringerverkehr vor allem auf der Strasse gar nicht zu reden.

Ganz klar möchte ich hier aber betonen, dass wir Grünliberalen hinter der Weiternutzung der Helikopterbasis stehen, für die Rega, Kantonspolizei und so weiter. Der Regierungsantrag mag hier etwas eng formuliert sein, doch wir glauben nicht, dass es diese Minderheitsanträge braucht, um dies zu gewährleisten.

Uns ist es wichtig, dass wir heute hier im Richtplan eine klare Haltung des Kantons festhalten. So weiss der Bund, was er berücksichtigen muss. Wenn er die künftige Nutzung des Areals beschliesst, muss er den Zürcher Beschluss würdigen. Ganz sicher hat er ein Wörtchen mitzureden, aber wir haben das Recht, als Kanton ein klares Zeichen zu setzen. Stützen wir also den Regierungsrat, der sich in dieser Frage klar für die Bevölkerung und die Wirtschaft des Kantons einsetzt, ebenso wie für die hier domizilierten Forschungsinstitutionen. Das Gleiche gilt auch für die Standortgemeinden.

Nun zum ersten Minderheitsantrag 4.83: Der Regierungsrat beantragt in seiner Formulierung, auf dem Flugplatzareal soll künftig kein Flugbetrieb mehr stattfinden, die Stationierung der Rega ausgenommen. Der vorliegende Antrag beantragt zusammengefasst: Der Bund entscheidet. Eine weitere Stationierung von Helikoptern soll möglich sein.

Auch wenn der Minderheitsantrag die Nennung des Innovationsparks explizit macht, denken wir, dass dies mit der Sondernutzung absolut genügend abgedeckt ist. Ausserdem nimmt der Minderheitsantrag die für uns wichtige Formulierung «auf dem Flugplatzareal soll künftig kein Flugbetrieb mehr stattfinden» heraus. Der Regierungsrat will von uns nicht mehr Spielraum für die Verhandlungen, sondern er will ein klares Zeichen von uns, er will Unterstützung von uns. Ich bitte Sie deshalb im Namen der Grünliberalen, diesen Antrag abzulehnen.

Ich mache gleich weiter zu den folgenden Anträgen: Wir beantragen auch die Ablehnung der Anträge 4.84 und 4.86. Im Rahmen seines Engagements für den Innovationspark und für weniger Belastung der umliegenden Gemeinden soll sich der Regierungsrat weiterhin, vom Kantonsrat unterstützt, für eine Aufgabe der aviatischen Nutzung auf dem heutigen Militärflugplatz Dübendorf einsetzen.

Auch den Minderheitsantrag 4.84 lehnen wir ab. Den Militärflugplatz in der aktuellen Diskussion unter bestehende Flugplätze aufzuneh-

men, macht keinen Sinn. Vielen Dank dem Rat für seine Unterstützung ... (*die Redezeit ist abgelaufen*).

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die EVP-Fraktion könnte einigen Punkten durchaus zustimmen, aber die bisherige Debatte zeigt doch deutlich, wie unseriös das Ganze abläuft. Wir haben am Anfang der Richtplandebatte die schnellen Schüsse und die Anträge, die nachträglich noch eingereicht werden, gegeißelt und haben mit Recht gesagt, was nicht in der Kommission war, ist nicht seriös behandelbar. Und wir sind der Meinung, der Krug geht hier wirklich zum Brunnen, bis er bricht. Am Ende haben wir einen Scherbenhaufen.

Was ist denn mit der ganzen Erschliessung des Areals? Das ist hier nicht mit hineingenommen. Auch das muss berücksichtigt werden. Es gibt nichts anderes als diesen Antrag zurückzuziehen, den anderen abzulehnen und zurück in die Kommission zu gehen. Dann können wir seriös arbeiten.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die CVP steht hinter der Idee des Innovationsparks. Erfreut haben wir vor Kurzem zur Kenntnis genommen, dass auch der Bund dem Kanton Zürich ein entsprechendes Projekt zugestehen will. Ebenso begrüssen wir es, dass der Regierungsrat das Projekt forciert. Wir wollen jedoch einen Flugbetrieb nicht vollständig einschränken, insbesondere sehen wir durchaus auch Chancen in Synergien zwischen dem Innovationspark und dem möglichen Flugbetrieb. Entsprechend ist es uns ein Anliegen, dass die beiden Optionen offen gehalten bleiben.

Wir sind sicher, dass wir auch das Projekt Innovationspark rascher vorantreiben können, wenn wir dem Bund die entsprechende Option einer kombinierten Nutzung offen lassen. Bezüglich Flugbetrieb soll der Kanton Zürich die weiteren Entwicklungen auf Bundesebene jedoch genau im Blickfeld behalten, sodass wir auch rechtzeitig Einfluss nehmen können, falls sich die Planungen in eine für uns unerfreuliche Richtung entwickeln würden. Wir erachten den jetzt vorliegenden Antrag als ausgewogen und zielführend, um beim Bund ein Signal zu deponieren, dass der Kanton Zürich hinter dem Innovationspark steht und den Flugbetrieb nicht verbieten will. Wir werden die Anträge deshalb unterstützen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich gebe kurz meine Interessenbindung bekannt. Ich bin Berufs-Bord-Operateur bei der Luftwaffe und habe mein Büro in einem denkmalgeschützten Gebäude des Flugplatzareals. Aber seien Sie sicher, mein Arbeitsplatz ist nicht gefährdet durch diese Entscheide. Ich muss höchstens mal das Büro zügeln.

Aber jetzt zu den Anträgen: Zu den Vorwürfen, die ich da gehört habe, das sei nicht seriös und die Anträge seien kurzfristig eingereicht worden, muss ich entgegnen, Sie echauffieren sich ja am Flugbetrieb. Und das ist ja der Kern der Sache. Die ursprünglichen Anträge, die wir eingebracht hatten, fokussierten einseitig auf den Flugbetrieb. Sie hätten Ihre Voten also gar nicht umschreiben müssen, weil Sie ja nur den Flugbetrieb kritisieren.

Die Differenz, die jetzt zu diesen Anträgen gegenüber den ursprünglichen Anträgen herrscht, ist, das der Innovationspark nun ausdrücklich Eingang gefunden hat. Und das ist der Kompromiss, den wir eingegangen sind. Und Politisieren heisst auch, Kompromisse eingehen.

Der Flugplatz Dübendorf feiert dieses Jahr zusammen mit der Luftwaffe sein 100-jähriges Bestehen. Wir sprechen hier also tatsächlich von der Wiege der Luftfahrt der Schweizer Aviatik, auch wenn Stefan Feldmann diese im Beudenfeld sieht, wo zwei Monate vorher Ballone stationiert wurden. Bis in die 1950er-Jahre war Dübendorf auch die Heimatbasis der Swissair. Seit 100 Jahren hat die Fliegerei die Fantasie und die Sehnsucht beflügelt, hat in rasantem Tempo Innovationen hervorgebracht, welche die ganze Gesellschaft verändert und Wohlstand gebracht haben. Das Gelände soll, wenn es nach uns geht, auch in Zukunft mit der Aviatik und Innovation in Verbindung bleiben. Das Antragspaket, zu dem ich spreche, also auch die folgenden Anträge 4.84 und 4.86, hat dies zum Ziel und trägt der aktuellen Situation Rechnung. Sowohl eine weitere aviatische Nutzung wie auch Entwicklungsmöglichkeiten als möglichen Standort für einen Innovationspark sind damit möglich. Der regierungsrätliche Antrag hingegen, schliesst jede weitere fliegerische Aktivität mit Ausnahme der Rega aus. Dies, obwohl von dieser Seite immer wieder ein mögliches Nebeneinander von Flugbetrieb und Innovationspark betont wurde. Dieser Antrag will dieses Versprechen einlösen. Auch hat das VBS bekannt gegeben, die Helikopterbasis weiterbetreiben zu wollen. Schon aus diesem Grund ist der Antrag des Regierungsrats für den Richtplan schlicht falsch. Es geht nun darum, dem Regierungsrat die Möglichkeit zu geben, sich um den angestrebten Innovations-Hub zu bewer-

ben und dabei zu respektieren, dass mindestens ein militärischer Heliport bestehen bleibt und der Bund im Laufe dieses Jahres über eine weitere zivile Nutzung der Piste entscheiden will.

Das ist keine Carte blanche, das ist schlichtweg Pflicht und Aufgabe des Bundes. Wie und in welcher Form die künftige Nutzung tatsächlich aussehen wird – wir haben da Zahlen gehört von 25'000 Bewegungen und so weiter –, das können wir heute wirklich nicht debattieren. Noch in diesem Jahr werden wir aber voraussichtlich mit einer Richtplanergänzung zu Gebietsplanung und Innovationspark Gelegenheit dazu haben. Auch eine allfällige fliegerische Nutzung wird im Rahmen des SIL und der Betriebsreglemente, die bereits jetzt unter sehr engen Vorgaben des Bundes bestehen, festgelegt werden. Der Flugbetrieb wird nie so ausgedehnt sein, wie Sie es da schwarz an die Wand malen.

Es ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, dass namentlich Unterhalts- und Werkbetriebe der Luftfahrtsbranche, und da besteht die Chance, hochqualifizierte Arbeitsplätze und hohe Wertschöpfung bei gleichzeitig wenig Flugbewegungen bieten. Eine echte Chance sind dabei auch die zu erwartenden Synergie-Effekte zwischen Aviatik und Innovationspark. Sagen Sie deshalb Ja zu diesen Anträgen, nutzen Sie die Chancen für den Wirtschafts- und Forschungsstandort Zürich. Sagen Sie Ja zu einem Nebeneinander von Aviatik und Innovation.

Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.): Die EDU hat schon immer die Haltung vertreten, der Standortvorteil Innovationspark mit Flugplatz ist nicht aufzugeben. Diesen Vorteil kann kein Mitkonkurrent im Auswahlverfahren um den Standort des Innovationsparks bieten. Mit einem Aviatik-Verbot schliessen wir bereits im Voraus viele potenzielle Investoren und Interessenten am Innovationspark aus. Geben wir diesen Vorteil nicht aus der Hand, und stimmen Sie deshalb dem Antrag zu.

Jacqueline Hofer (SVP, Dübendorf): Ich möchte es einfach nochmals festhalten und erwähnen: Das Areal des Flugplatzes Dübendorf ist Eigentum des Bundes. Ich finde es richtig, wenn wir jetzt abwarten, was der Bund schlussendlich entscheiden wird. Dübendorf ist eine

strategische Reserve, und wir müssen unbedingt an die zukünftigen Generationen denken.

Ich möchte aber auch kurz auf die falschen Behauptungen der Gegner eingehen. Es ist nicht das Ziel, dass wir in Dübendorf eine vierte Piste von Zürich ansiedeln. Im Gegenteil, wir möchten Optimierungsmöglichkeiten schaffen, wir möchten 1500 Arbeitsplätze, die wir vor Ort haben, erhalten, wir möchten auch für die junge Generation eine Innovationsmöglichkeit schaffen. Aber auf der anderen Seite ist es uns auch wichtig, dass man die Basis von Helikoptern der Rega, der Kantonspolizei sowie der Luftwaffe weiter erhalten kann. Ich bitte Sie wirklich innig, daran zu denken, dass wir an unsere jungen Leute denken und im Sinne dieser jungen Menschen für die Zukunft jetzt auch sachlich die ganze Sache abwägen und für die Anträge stimmen.

Ich möchte noch kurz an dieser Stelle etwas einbringen: Herr Fischer (*Gerhard Fischer*), Herr Kantonsratskollege, Sie selbst haben einen Eventualantrag eingebracht, das heisst einen Auftrag ausserhalb der eigenen Kommission, wo es um motorisierten Individualverkehr ging. Ich bitte Sie, für zukünftige Generationen sachlich abzuwägen und diesen Anträgen eine Chance zu geben.

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Lieber Christian Lucek, es geht nicht um aviatische Nostalgie, es geht nicht um eine Gedenkstätte der Schweizer Luftfahrt, es geht tatsächlich um die Zukunft unseres Standortes Zürich, um die Zukunft der jungen Generationen. Wir nehmen hier eine strategische Weichenstellung vor. Es geht um das wichtigste Entwicklungsgebiet unseres Kantons, es geht um die Zukunft der Stadt Dübendorf. Wir haben es gehört, 25 Prozent des Gebiets von Dübendorf ist abhängig von dieser Entscheidung.

Der Innovationspark ist eines der wichtigsten strategischen Projekte in unserem Kanton, es geht um die Zukunft der Forschung und des Wirtschaftsstandorts. Wir verlangen deshalb Abstimmung unter Namensaufruf.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Mit den Diskussionen in den Korridoren und dem spontanen Antrag ist natürlich die Rolle des Kommissionspräsidenten nicht mehr sehr aktuell, deshalb spreche ich im Namen der Fraktion.

Meine Interessenbindung: Ich wohne in Wallisellen an der Säntisstrasse 57 und wäre jetzt im Lärmperimeter des Flughafens Dübendorf, wenn er immer noch einen Düsenflugbetrieb erdulden oder bedienen müsste. Das Gleiche gilt übrigens für meine Nachbarin an der Säntisstrasse 53, Kollegin Linda Camenisch.

Wer im Glatttal einen zweiten Zivilflughafen auch nur schon andenkt, der spielt mit der Zukunft unserer Region. Denn der Flughafen Dübendorf, dieses Projekt hier, dieser Entscheid, den wir jetzt treffen sollten, der betrifft mehr als nur den Innovationspark und die Stadtentwicklung eines Viertels der Stadt Dübendorf. Dieser Viertel ist ja seit Jahrzehnten in seiner Entwicklung blockiert durch den ehemaligen Fluglärm. Das ist auch mehr als die Verlängerung der – mir sehr lieben – Glatttalbahn. Es ist auch die Sicherung eines grossen Erholungsraums, eines Naturraums, einer Naturverbindung vom Greifensee bis zum Wangenerwald.

Wenn Sie die Piste nicht aufheben, dann ist weiterhin ein Zaun rund um diesen Flugplatz herum, dann dient, auch wenn der Innovationspark trotzdem käme, der Rest des Areals der Bevölkerung eben nicht als Erholungsraum und auch nicht der Natur. Das ist ein Ganzes und über dieses Ganze werden wir im Herbst beginnen, zu diskutieren, wenn diese Richtplanvorlage Dübendorf kommt.

Der Bundesrat wird im Juni über das Resultat des Ausschreibungsverfahrens für den zivilen Betrieb des Militärflugplatzes Dübendorf entscheiden. Wenn wir jetzt warten und sagen, wir wollen uns nicht entscheiden, Bundesrat entscheide für uns, dann ist das Risiko relativ gross, dass der Bundesrat im Juni gar nicht entscheiden wird. Wir können durchaus davon ausgehen, dass keine blendenden Business-Cases eintreffen werden, sondern eher sehr knappe Business-Cases und dass vielleicht Nachbesserungen, neue Diskussionen, neue Runden, neue Ausschreibungsverfahren folgen werden, wenn der Bundesrat von uns das Signal erhält, es eilt uns nicht mit diesem Entscheid, bitte überlege das noch ganz gut und entscheide zu einer Dir genehmen Zeit. Dieses Signal sollten wir ganz sicher nicht nach Bern senden, denn 2015 wird der Bundesrat über den Standort Zürich des Innovationsparks entscheiden und über das Gesamtprojekt Innovationspark. Und wenn dann Dübendorf immer noch in der Schwebe ist, dann können wir beginnen, einen Standort Gateway Limmattal oder Rangierbahnhof Limmattal zu diskutieren, weil es ohnehin zehn Jahre geht, bis wir bereit sind, wirklich zu bauen und zu erschliessen.

Die Glatttalbahn bauen wir nicht allein mit unserem «Portokässeli». Der Bund muss diese in der Reihenfolge der Schienenprojekte im Kanton Zürich gewaltig beschleunigen, und das wird er nicht tun, wenn wir sagen, es eilt uns nicht so sehr mit diesem Innovationspark und mit dieser Neunutzung des Flughafens Dübendorf, bitte entscheide dich, wenn es dir passt, denn wir, zum Beispiel bei der FDP, sind uns noch nicht einig, ob wir dort fliegen wollen oder nicht.

Dieses parteitaktische Spiel mit der Zukunft des Glatttals, mit Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brütisellen, Volketswil und Dübendorf, das sind grosse Gemeinden, die zum Teil in ihrer Entwicklung blockiert waren durch den Militärflugplatz, das sollte nicht weitergehen. Da begehen wir eine Sünde an der Stadtentwicklung im Glatttal. Ich bitte Sie, insbesondere die Vertreter dieser Gemeinden, sich diese Stimmabgabe genau zu überlegen und zu überlegen, wie Sie Ihren Gemeinderäten, wie Sie der Regionalplanungsgruppe erklären wollen, dass Sie über die Köpfe dieser Gemeinden, ohne Anhörung dieser Gemeinden einen so schwerwiegenden Entscheid treffen wollen.

Ornella Ferro (Grüne, Uster): Wir wollen keine gemischte Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf, und wir wollen auch nicht alles ermöglichen. Es braucht Entscheide und es braucht klare Signale aus dem Kanton Zürich.

Es mutet schon seltsam an, wenn die bürgerliche Seite dafür plädiert, den Bund entscheiden zu lassen. Üblicherweise sind Sie es doch, die auf die Selbstbestimmung und Autonomie des Kantons und der Gemeinden beharren.

Zu Christian Lucek: Sie haben in Ihrem Votum von der hundertjährigen Vergangenheit des Flugplatzes gesprochen. Ja, das ist Vergangenheit. Wir sprechen hier aber von der Zukunft des Glatttals. Eine aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf bedeutet, die Region Glatttal mit einem neuen Fluglärnteppich zu versehen, und alle, die im Glatttal aufgewachsen sind, mögen sich vielleicht erinnern, wie das damals war, als die Militärflieger noch über die Köpfe der Bewohnerinnen und Bewohner donnerten. Dauerlärm von morgens bis abends wäre die Folge, exklusive allen möglichen Sonder- und Zusatzflügen an den Wochenenden. Von Wohnlichkeit und Lärmschutz könnte keine Rede mehr sein – von der Luftverschmutzung sprechen

wir hier schon gar nicht. Dies in einer Region, deren Einwohnerzahlen nicht nur wachsen, sondern überproportional zunehmen.

Und Sie wissen es, die Prognosen für das Glatttal zeigen, dass die Bevölkerung und damit der Siedlungsdruck in ähnlichem Stil wie in den vergangenen Jahren weiter zunehmen wird. Es ist absehbar, das noch freie Flugplatzgelände wird in Zukunft vollständig von Wohn-, Gewerbe- und Industriebauten umschlossen sein.

Die Machbarkeitsstudien zeigen die Realität klipp und klar auf. Es sind mindestens 25'000 Flugbewegungen notwendig, mehr als eine Verdoppelung des heutigen Zustandes, damit der Betrieb überhaupt aus den roten Zahlen kommt. Die Betreiberin wird aber nicht nur aus den roten Zahlen kommen, sondern mit der Fliegerei ein rentables Geschäft führen wollen. Dazu braucht es die Verlagerung der Business-Flüge von Kloten mit einer neuen vierten Piste in Dübendorf und der Glatttalbahn als eine Art Airport-Shuttle.

Da stellt sich wirklich die Frage, will man das alles? Entfernen Sie Ihre ideologischen Scheuklappen auf der bürgerlichen Seite. Die Bewohnerinnen und Bewohner des Glatttals goutieren diese Perspektiven nicht. Alle Gemeinden der Region haben sich gegen den Flugplatzbetrieb ausgesprochen. Die Grünen unterstützen den Regierungsrat dabei, eine Nutzung des Flugplatzes ohne Flächenflugzeuge zu entwickeln. Das Flugplatzareal soll als Erholungsgebiet genutzt werden können und so zu mehr Lebensqualität beitragen. In Verlängerung zu Greifen- und Pfäffikersee ist das die grüne Oase im Kanton Zürich und wahrscheinlich könnte das der Werbeslogan für Zürich Tourismus sein.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Was die bürgerliche Einheitspartei hier uns vorführt, ist der Versuch eines «Bubentrickli». Ich meine, wenn Sie uns ernsthaft vormachen wollen, es gehe um den Innovationspark, dann liegen Sie nun wirklich gründlich falsch.

Zunächst mal der grundsätzliche Irrtum: Die beiden Geschichten sind nun wirklich nicht zu kombinieren. Und wenn es dann doch so wäre, ist es auch nicht glaubhaft, wenn wir den Innovationspark wollen, dass wir dann gar nichts machen müssten. Der Innovationspark ist im Richtplan eingetragen, nicht als Standort, sondern als grundsätzliches Vorhaben. Also da ist schon einiges gelaufen.

Wenn wir nun derart kurzfristig darüber diskutieren wollen, dann meine ich, ist das wirklich unseriös. Als Kommissionsmitglied der KPB (*Kommission für Planung und Bau*), wo wir über das Thema verschiedentlich diskutiert haben, fühle ich mich wirklich etwas lackiert. Ich finde, das geht nun nicht. Und lieber Christian Lucek, nur einfach das Votum umschreiben geht nicht. Mein Verständnis ist nicht, dass die bürgerliche Einheitspartei beschliesst, was eine Mehrheit ist in diesem Kanton, und wir dann das noch kommentieren dürfen. Politik besteht darin, Meinungen auszutauschen und zu besseren Lösungen zu kommen. Mit diesem Vorgehen geht das einfach wirklich nicht.

Kommt noch das Formelle dazu: Sie wollen im nächsten Antrag einen Standort eintragen. Solche Geschichten brauchen ein ordentliches Verfahren. Das ist aufgelegt. Man müsste ein Einwendungsverfahren machen. Wenn wir das heute beschliessen, ist klar, dass es ein Rechtsmittelverfahren geben wird, vermutlich bis vor Bundesgericht. Ob das dann für einen Innovationspark sehr förderlich ist, wage ich doch zu bezweifeln.

Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil): Ich war in den letzten Jahren innerhalb der Luftwaffe da und dort in einigen Gesprächen zum Flugplatz Dübendorf involviert. Und ich glaube, wenn Sie auf der Gegenseite immer davon sprechen, wir müssten heute einen Entscheid treffen, und man soll doch ehrlich sein, dann wissen Sie ganz genau, dass es Bundesgelände ist. Wir haben dort nichts zu entscheiden. Sie wissen ganz genau, wo wie und ob überhaupt in der Schweiz geflogen wird, ist Bundessache. Und wenn ein Kanton die unterstellten Gesetzgebungen dazu nicht errichten wollen würde, dann kann der Bund diese auch aufzwingen.

Ich glaube, dass all jene Kreise, die heute hier drin das Gefühl haben, mit einem Flugverbot in unserem Richtplan könnte man für Dübendorf jede weitere Flugbewegung abwenden, könnten am Schluss noch ein Eigengol machen. Bern und vor allem auch die anderen Kantone schauen sehr genau, was zum Innovationspark geschieht und welcher Kanton wem welchen idealen Standort anbietet. Glauben Sie ja nicht, dass der Kanton Aargau sich nicht auch schon die Distanz zur ETH und Universität ausgerechnet hat und echt auch die Chance sieht, dass er einen Innovationspark haben könnte. Und glauben Sie ja nicht, dass Bern selber, wenn wir jetzt vom Kanton Zürich aus zu viele Ein-

schränkungen für einen Innovationspark machen, dann eben sagt, dann kriegt ihr diesen Zuschlag nicht. Und am Schluss haben wir dann eben das Horrorszenario, das Sie jetzt aufgestellt haben, wie viele Flugbewegungen es brauchen würde, um Dübendorf auch wirtschaftlich betreiben zu können. Am Schluss wird tatsächlich eine solche Lizenz vergeben, und dann haben wir Dübendorf als Entlastungsflugplatz für Kloten.

Meine Damen und Herren, Sie spielen hier drin heute mit dem Feuer. Alle, die hier drin so stimmen und hier für Dübendorf ein Verbot reinbringen wollen, sprich die Offenheit für verschiedenste Möglichkeiten nicht zulassen wollen, könnten am Schluss zu denen werden, die auch in ihrer eigenen Region ein Eigengol geschossen haben.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich habe eigentlich heute nur für eine Person hier drin Verständnis. Das ist Christian Lucek, er arbeitet bei unserer «Nine-to-five-Luftwaffe», und er möchte fliegen. Das ist normal, da habe ich Verständnis dafür. Es ist legitim, wenn er sich dafür einsetzt. Aber dann ist schon Schluss mit meinem Verständnis. Ich verstehe zum Beispiel nicht, wie die Partei ohne Denkverbot (FDP) sich hier gegen einen Innovationspark stark macht. Nichts anderes machen Sie hier. Wenn der Innovationspark kommen soll, dann brauchen Sie Investoren, dann braucht es Leute, die dahin wollen, und das werden Sie nicht schaffen, wenn vor ihrer Nase dauernd Flugzeuge hin- und herfliegen und nicht garantiert ist, dass eine gewisse Entfaltung noch möglich ist. Das wissen Sie so genau wie wir.

Sie fordern Entscheide heute, nicht wir. Das Einzige, was wir im Richtplan drin haben wollen, ist, dass die Regierung sich in Bern auf Augenhöhe mit dem Bundesrat für den Innovationspark stark macht, unter bestmöglichen Bedingungen, wie es in Dübendorf möglich ist. Und da müssen Sie mir nicht mit dem Aargau kommen. Da muss ich lachen, Hans-Peter Portmann, Sie bald einmal Nationalpolitiker. Sie müssen sich dann schon noch einmal anschauen, wo die grossen Hochschulen stehen. Die stehen nicht im Aargau, die stehen tatsächlich in Zürich. Merken Sie sich das. Das bringt Ihnen etwas in Bern.

Ein Innovationspark braucht diese Nähe, das geht aus der Broschüre, die ein bisschen sehr schwülstig daher kommt, aber trotzdem informativ ist, hervor. Das steht in der Broschüre und kommt ziemlich klar zum Ausdruck.

Eine zivilaviatische Nutzung mitten in diesem Wohngebiet, das ist doch eine Illusion. Das ist eine Illusion. Es tut mir leid, aber ich weiss nicht, wie Sie darauf kommen, dass das in Zukunft noch möglich sein wird. Es wird Proteste aus der Bevölkerung geben, es wird jahrelange Verzögerungen geben, die sich wiederum auf Ihr Modell des Innovationsparks auswirken werden. Zwingen Sie uns hier nicht mit Ihrem Hin-und-her-Entscheid, den Sie machen. Sie sagen: Ja, wir sind für den Innovationspark, aber wir sind auch für das andere. Alles können wir nicht haben. Zwingen Sie uns nicht dazu, uns gegen den Innovationspark zu wenden. Das genau machen Sie. Zwingen Sie uns nicht dazu, der Regierung ein Denk- und Redeverbot zu geben, denn das genau machen Sie.

Einmal nimmt unsere Regierung klar Position ein, und jetzt wollen Sie ihr das verbieten. Das ist schlicht und einfach lächerlich und nicht gut für unseren Kanton. Ich danke Ihnen.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Ich glaube, die gegenüberliegende Seite leidet an Realitätsverlust. Ich weiss nicht, ob Sie sich noch erinnern können. Letztes Jahr hat das UVEK (*Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) und das VBS beschlossen, die militärisch-zivile Mischnutzung ins Auge zu fassen und einen Betreiber zu suchen. Dieser Prozess läuft und er wird anfangs April abgeschlossen. Im Juni, das wurde schon gesagt, entscheidet der Bundesrat über die zukünftige zivilaviatische Nutzung. Nicht wir entscheiden, wir haben nichts zu entscheiden. Das hat Hans-Peter Portmann schon richtig gesagt. Und wir würden uns ja lächerlich machen, wenn wir etwas in einen Richtplan schreiben, das uns der Bundesrat respektive der Bund wieder zurückschickt und sagt, das ist Papier für den «runden Ordner», das können wir nicht brauchen. Hier irren Sie sich, wir entscheiden nichts, und darum müssen wir auch nichts in einen Richtplan schreiben, was nicht der Realität entspricht.

Und dann muss ich schon sagen, ich wohne, glaube ich, an einem anderen Ort. Ich habe immer gedacht, ich wohne in Dübendorf und kenne die Verhältnisse. Ich bin im Gemeinderat von Dübendorf. Ich weiss, dass der Militärflugplatz Dübendorf in der Bevölkerung sehr gut verankert ist. Die Leute stehen hinter dem Flugplatz Dübendorf, und zwar genau, weil sie eine solche freie Fläche haben und weil sie

bis jetzt mit diesem Flugplatz immer gut leben konnten, sogar zu Zeiten des Jet-Betriebs.

Es wurde gesagt, die drei Standortgemeinden hätten dagegen opponiert. Es gab einen Brief, unterschrieben von drei Gemeindepräsidenten. Dort wurde gefordert, jegliche Aviatik, und zwar militärisch und zivil, sei zu verbieten. Das ist Schnee von gestern. Dahinter steht nicht einmal unser Stadtpräsident Lothar Ziörjen. Er musste zurückkrebsen. Und Lothar Ziörjen war derjenige, der verhindert hat, dass im Gemeinderat über ein Postulat abgestimmt wurde. Er hat nämlich den Postulanten von der SP dazu gebracht, dass er das Postulat zurückzieht, weil die Abstimmung so herausgekommen wäre, dass der Gemeinderat hinter dem Flugplatz gestanden wäre. Das ist die Realität.

Wenn Sie also sagen, die Bevölkerung will diesen Flugplatz nicht, dann wissen Sie offenbar nicht ganz Bescheid. Und das müsste eigentlich die Grünen interessieren: Die beste Biodiversität haben Sie, wenn Sie einen Zaun um ein Gelände haben, und wenn sich keine Hunde und keine Spaziergänger auf einem Gelände befinden, dann ist es am besten. Und Sie, die jeden Froschteich verteidigen, wollen hier das ganze Gebiet zubetonieren. Das interessiert Sie dann nicht. Das macht es etwas kompliziert, die grüne Politik zu verstehen.

Aber ich möchte Sie darauf hinweisen, dass wir eigentlich nichts gegen einen Innovationspark haben, wenn er im Zusammenhang mit der Aviatik steht. Ich kann mir gut vorstellen, dass es innovative aviatische Firmen gibt, die diese Mantelnutzung brauchen können. Diese Mantelnutzung kann man auch Innovationspark nennen, da habe ich auch nichts dagegen.

Was wir natürlich nicht wollen, ist, dass wir unser Gebiet von Dübendorf mit der gesamten Infrastruktur in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren um etwa 50 Prozent vergrössern, dies zusammen mit einem Verkehrskollaps, der kommen wird, wenn wir so etwas, wie vom Regierungsrat geplant, in Dübendorf hineinpflanzen. Mit dieser Formulierung sind wir am nächsten bei der Realität, weil wir wissen, wir haben nichts zu entscheiden. Der Bund entscheidet, und das schreiben wir hinein. Das ist die Realität. Ich glaube, mit dem kann man gut leben.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Endlich wird die Richtplandebatte lebendig und das doch zu einem späteren Zeitpunkt. Und ich finde das eigentlich toll, wie engagiert wir uns mit einem doch kantonalzürcherischen Thema auseinandersetzen.

Ich hab ein bisschen mit Erstaunen festgestellt, dass es doch unterschiedliche Wahrnehmungen gibt, wie wir mit Bundesanlagen planen wollen. Frau Hofer (*Jacqueline Hofer*), Sie haben so ganz salopp gesagt, das sei ja Bundessache, da sollen wir uns gar nicht dazu äussern. Die da oben in Bern können es ja richten. Unser lieber Josef Wiederkehr gibt etwa das gleiche Statement ab. Aber was passiert, wenn wir über den Gateway Limmattal sprechen? Ist nicht die SBB ein früherer Regiebetrieb des Bundes? Ich meinte schon. Und da haben wir ganz deutliche Vorstellungen, wie der Gateway aussehen soll, welche Rahmenbedingungen er erfüllen müsste und welchen Modalsplit wir da finden sollen.

Josef Wiederkehr hat auch noch gesagt, der Zeitpunkt sei nicht richtig. Er hat zudem noch gesagt, wir können dann später Einfluss nehmen. Wann ist denn die richtige Zeit, wenn nicht hier und jetzt im Rahmen dieser Debatte? Bei irgendwelchen Wandelhallen-Diskussionen in Bern, da oben, wo alles entschieden wird, was wir hier unten alles aushalten müssen?

Geschätzte Damen und Herren, wo ist Ihr Stolz als Zürcherinnen und Zürcher? Wir haben diesen Stolz, wenn es um den Gateway geht. Wir haben diesen Stolz, wenn es um den Flughafen Kloten geht, aber wenn es um Dübendorf geht, dann haben wir plötzlich gar keine Zähne mehr und müssen vielleicht noch die dritten Zähne in der Apotheke abholen.

Geschätzte Damen und Herren, das kann es nicht sein. Wir haben ein grosses Gelände. Dieses Gelände in Dübendorf war lange ein weisser Fleck im Richtplan. Es gab diverse Visionen: Arbeit, Wohnen, es gab den Masterplan. Teilweise hatten gewisse Leute noch aviatische Visionen. Die können gut oder schlecht sein. Aber eigentlich haben wir hier im Saal immer versucht, eine Lösung für diesen weissen Fleck zu finden. Wenn wir heute keine Meinung haben, dann ist das ein Armutszeugnis, geschätzte Damen und Herren.

Ratspräsident Bruno Walliser: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, es ist ein Ordnungsantrag eingereicht worden. Das Wort dazu hat Markus Schaaf.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Ich beantrage,

dass die Rednerliste zu diesem Thema jetzt geschlossen wird.

Ratspräsident Bruno Walliser: Er hat einen Antrag zur Schliessung der Rednerliste gestellt. Wir stimmen ab. Es braucht dafür die Zustimmung der Hälfte der Anwesenden.

Abstimmung

Der Rat lehnt den Ordnungsantrag zur Schliessung der Rednerliste mit 130 : 13 Stimmen (bei 1 Enthaltung) ab.

Ratspräsident Bruno Walliser: Ausser Spesen nichts gewesen. Dieser Ordnungsantrag wurde abgelehnt. Wir fahren fort.

Es ist noch ein weiterer Ordnungsantrag eingereicht worden von Rafael Steiner. Da bin ich gespannt, was jetzt kommt.

Rafael Steiner (SP, Winterthur): Da der vorherige Ordnungsantrag abgelehnt wurde, beantrage ich:

Eine Redezeitbeschränkung auf zwei Minuten.

Ratspräsident Bruno Walliser: Wir haben einen nächsten Ordnungsantrag, die Redezeit auf zwei Minuten zu beschränken. Dies gilt natürlich erst für die, die sich nach diesem Ordnungsantrag anmelden, Herr Steiner. Das heisst, die sieben Sprecher vorher haben noch fünf Minuten.

Abstimmung

Der Rat lehnt den Ordnungsantrag auf eine Beschränkung der Redezeit mit 99 : 49 Stimmen (bei 1 Enthaltung) ab.

Ratspräsident Bruno Walliser: Sie haben auch diesen Ordnungsantrag abgelehnt. Wir fahren fort. Ich bitte Sie weiterhin um Aufmerksamkeit.

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich glaube, wir konstatieren hier alle, dass wir eine verfahrenere und unbefriedigende Situation haben. Es geht um eine strategische Landreserve. Das ist uns allen bewusst. Wir müssen einen Entscheid fällen, obwohl Entscheide in Bern noch hängig sind, Entscheide zur Aviatik einerseits, aber auch Entscheide des Landeigentümers.

Es steht von dem her sehr viel auf dem Spiel, und es droht heute eigentlich ein Zufallsentscheid, vielleicht sogar ein Stichentscheid unseres Präsidenten und offensichtlich auch noch unter Namensaufruf. Das war ja auch die Schlussfolgerung meines Kantonsrats- und Kommissionskollegen Gerhard Fischer. Ich möchte ihn zitieren. Er hat Schluss gesagt, eigentlich sollte das ganze Geschäft zurück an den Absender beziehungsweise zurück in die Kommission gehen. Und das geht eigentlich nur mit einem Rückweisungs- oder Sistierungsantrag und genau ein solcher wurde in der KEVU gestellt. Und ich möchte einfach daran erinnern und auch hier für das Protokoll festhalten, dass dieser mit einer knappen Minderheit abgelehnt worden ist.

Bern muss verstehen, und von daher verstehe ich den Zeitdruck nicht, der hier suggeriert wird, dass es beim Innovationsstandort Dübendorf etwas länger geht, nicht wegen der Regierung hier in Zürich, nicht wegen des Kantonsrates, sondern wegen Bern selbst. Denn Bern ist bezüglich Standort Dübendorf bekanntlich selbst involviert, wegen der Aviatik und als Landeigentümer.

Eine Sistierung wäre von dem her nicht nur die eleganteste, sondern auch die fairste Lösung gewesen, vor allem für die Sache. Die Bemühungen anfangs dieser Woche diesbezüglich sind leider gescheitert, und es wäre vielleicht gut gewesen, die Haltung der EVP in dieser Sache schon früher gekannt zu haben.

Regula Sauter (FDP, Zürich): Ich gebe zuerst meine Interessenbindung bekannt: Ich bin im Wirtschaftsbeirat der Projektorganisation für den Innovationspark Zürich. Ich bedaure es ausserordentlich, dass hier nun primär eine Flughafendiskussion geführt wird, denn die Ab-

sicht, die mit diesem Antrag verfolgt wird, ist es in der Tat, hier den Innovationspark in diesem Richtplan so zu verankern, dass nun die Planung fortgeführt werden kann. Ich bedaure es deshalb, weil wir hier mit dieser Diskussion eine Chance zu verpassen scheinen, nämlich die Chance, Zürich als attraktiven Innovationsstandort zu platzieren.

Mit dem Gelände auf dem Flughafen Dübendorf bietet sich die ideale Gelegenheit, einen solchen Innovationspark zu realisieren. Und es ist tatsächlich so, dass Zürich hier Trümpfe hat. Es ist so, dass Zürich bereits heute als Innovationsstandort bekannt ist, und es ist so, dass immer wieder Anfragen von internationalen Firmen hier sind, die ihre Forschung hierher verlegen möchten und die das auch in Zukunft tun möchten. Es fehlt aber am Platz und es fehlt an Ressourcen, und deshalb ist es im Interesse des Kantons Zürich, dass diese Investition für die Zukunft möglich sein kann.

Wenn Esther Guyer sagt, dass solche Firmen nicht in einer Umgebung forschen möchten, wo auch geflogen wird, dann kann ich nur sagen, das stimmt natürlich überhaupt nicht. Eine Koexistenz ist im Prinzip absolut möglich. Es ist auch nicht auszuschliessen, dass sich solche Nutzungen gegenseitig befruchten würden. Wenn man nun stur daran festhält, es gibt entweder Fliegen oder Innovation, dann ist das absolut kurzsichtig.

Es wurde gesagt, ob geflogen wird oder nicht, das wird in Bern entschieden. Hier müssen wir uns dazu entscheiden, ob wir wollen, dass unser Kanton auch in Zukunft innovativ bleibt und eine Möglichkeit dafür bietet. Ich bitte Sie in diesem Sinne, diesem Antrag zuzustimmen. Danke.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Ja, so schnell geht es. Am Dienstag hat sich der Regierungsrat klar für die Interessen des Kantons eingesetzt – der Regierungsrat, denken Sie daran, zwei SVP- und zwei FDP-Regierungsräte. Er hat ein glasklares Bekenntnis zum Innovationspark gegeben, er hat sich für die Interessen dieses Kantons eingesetzt, er hat geplant, hat die Ideen vorwärtsgetrieben, nachgedacht, Visionen entwickelt, Ideen entwickelt. Und es sind nicht nur Ideen da, es sind Ideen da, welche in allen Belangen dem Richtplan entsprechen, also vollständig korrekt sind und hier hineinpassen.

Und jetzt haben wir die Möglichkeit für Zürich zu entscheiden und als Legislative der Exekutive den Rücken zu stärken, der ETH zum Beispiel den Rücken zu stärken, die sehr interessiert ist an diesem Innovationspark, so wie er eben aufgegleist ist. Und Sie fallen uns in den Rücken. Sie fallen der Regierung in den Rücken, Sie fallen dem Rat in den Rücken, und Sie fallen den Standortgemeinden in den Rücken. So nicht, meine Damen und Herren.

Wir könnten jetzt die Weichen für die Zukunft stellen und hier nicht einen Zufallsentscheid herbeiführen. Denn, wenn es Ihnen wirklich um den Innovationspark geht, dann brauchen Sie keinen anderen Text. Für den Innovationspark ist der Text, wie er vorliegt der richtige Text. Also springen Sie über Ihren Schatten. Die Absicht wäre klar in der ursprünglichen Formulierung. Wenn man den Innovationspark ins Zentrum stellt, braucht es keine Zustimmung zu diesem doch eher kurzfristig eingereichten Antrag. Ich zähle auf Ihre Unterstützung. Danke.

Silvia Steiner (CVP, Zürich): Ich muss mich jetzt heute und hier outen. Ich habe früher meine Höhenangst in ganz jungen Jahren mit Fallschirmspringen bekämpft und dadurch auch meine Angst vor den Landungen beseitigt. Ich muss Ihnen sagen, und ich sage es hier untechnisch, ich bin nicht Pilotin, aber wir diskutieren über etwas, das in der befürchteten Form so nie eintreten wird.

Ich erkläre es wirklich untechnisch: Es gibt bekanntlich Regeln für den Luftverkehr. Der Verkehr über Zürich ist bereits dermassen dicht, und zwar von Kloten aus, dass weitere Flugstrassen von einem anderen Flughafen aus, also beispielsweise Dübendorf, gar nicht mehr drin liegen würden. Die Anflüge über Schwamendingen finden im Fünf-Minuten-Takt statt. Haben Sie wirklich das Gefühl, dass man auf dem benachbarten Flughafen Dübendorf auch nur eine Flugbewegung über diese Flugstrasse hinweg noch machen könnte? Das ist nicht vereinbar. Der Bund hat also hier null Handlungsspielraum. Und selbst wenn wir den Text, so wie es der Minderheitsantrag vorsieht, nach Bern schicken, wird sich nichts an den Flugbewegungen, so wie sie jetzt sind, ändern.

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Ich freue mich natürlich, mit diesen Anträgen etwas Spannung in diese Ratsde-

batte zu bringen. Ich verstehe aber auch die Diskussionsmüdigkeit der Herren Schaaf und Steiner (*Markus Schaaf und Rafael Steiner*), aber es muss halt nun einfach einiges richtiggestellt werden, und ich denke, es ist wichtig, dass man das hier tut.

Zu Ornella Ferro: Es geht eben schon um die Zukunft, wenn Sie richtig zugehört haben, aber auch um die Vergangenheit – ich gebe es zu. Die Einladung zum Jubiläumsfest an Sie als Kantonsrätin aus dem Bezirk Uster ist unterwegs, und ich freue mich, Ihnen zu zeigen, um was es dort geht. Aber die Aussage, die Sie machen mit diesen 25'000 Bewegungen, ich weiss nicht, woher Sie das haben. Das sind Berechnungen, um einen rentablen Passagierverkehr auf einem Regionalflugplatz zu erreichen. Niemand spricht von einem solchen Konzept. Das können Sie vielleicht in Altenrhein, in Bern, in Lugano oder in Samedan anwenden. Aber ich sage Ihnen, keiner dieser Plätze erreicht 25'000 Bewegungen und sie existieren.

Wir wollen hier die Wertschöpfung erreichen durch hochqualifizierte Unterhaltsbetriebe. Auch die Business-Aviation schafft mit hocheffizienten Flugzeugen, sprich leisen Flugzeugen, eine hohe Wertschöpfung. Vergleichen sie das mit dem WEF (*World Economic Forum*): niemand hat gemerkt, dass da 40 Business-Jets operiert haben in dieser Woche.

Esther Guyer, ich danke Ihnen ganz herzlich, dass Sie mir die Glaubwürdigkeit attestieren. Ich schätze das sehr. Übrigens ist die Flugwaffe nicht «nine-to-five», sondern «seven-to-five» wenn schon. Deshalb sagen Sie Ja zum Gripen (*Kampfflugzeug*), und wir schützen Sie rund um die Uhr.

Martin Geilinger – das ist meine letzte Notiz, die ich habe –, Sie sagen, wir wollen einen neuen Flugplatz eintragen. Also ich weiss nicht, wie Sie darauf kommen. Wir wollen nichts streichen. Von einem neuen Eintrag ist hier nicht die Rede. Ich rufe Sie auf, die Anträge zu übernehmen.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte nur ganz kurz nochmals festhalten, dass dieser Text, der hier drin steht, der Kompromiss ist, dass wir Ihrem Bedürfnis nach einem Innovationspark, an dem Sie so hängen, auch mittragen können. Wie dieser dann aussieht, da haben wir vielleicht andere Vorstellungen. Aber so kann man die Realität abbilden und auch für den Innovati-

onspark hat man alle Möglichkeiten offen – ich möchte nochmals darauf hinweisen – und das mit der Unterstützung der SVP.

Regierungsrat Markus Kägi: Um es gleich vorwegzunehmen, der Regierungsrat ist weiterhin davon überzeugt, dass mit einer künftigen Nutzung der Piste auf dem Flugplatzareal Dübendorf grosse Chancen vergeben würden, weil damit das volkswirtschaftliche Potenzial des Flugareals nicht ausgeschöpft werden könnte.

Diese Haltung des Regierungsrates ist kein Schnellschuss. Wir stützen uns auf eine umfangreiche Testplanung zur künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf, welche in den Jahren 2008 bis 2010 durchgeführt wurde. Eine Planung notabene, welche zusammen mit den Standortgemeinden und Standortregionen, aber auch unter Einbezug des Bundes erfolgte.

Für den Regierungsrat ist entscheidend, dass das Flugplatzareal als strategische Landreserve für Sondernutzungen mit grossem Flächenbedarf und von kantonaler oder nationaler Bedeutung freigehalten werden kann. Damit ist natürlich insbesondere die Ansiedlung eines nationalen Innovationsparks gemeint.

Sie haben vernommen, dass die Arbeiten daran im Kanton unter Hochdruck laufen. Und auch der Bund hat uns trotz aller Differenzen bezüglich Nutzung der Piste seine Unterstützung signalisiert. Im vor wenigen Tagen eingetroffenen Vorprüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung für die Richtplanrevision Innovationspark, welche im Herbst 2013 gestattet wurde, kann Folgendes entnommen werden: «Der Bund begrüsst demnach die vom Kanton Zürich im Hinblick auf die gesetzlich vorgeschriebene raumplanerische Sicherung des Innovationsparks vorgenommenen Richtplananpassungen.» Die vorliegenden Planungen entsprechen vollumfänglich den Vorstellungen des Bundes. Das im Richtplanentwurf bezeichnete Planungsgebiet für den Innovationspark befindet sich zwar innerhalb des Flugplatzperimeters Dübendorf gemäss dem gültigen Sachplan «Militär», trägt aber den aktuellen Überlegungen des Entwurfs des Stationierungskonzepts und vor allem der Ausschreibung zu einer möglichen zivilaviatischen Nutzung weitestgehend Rechnung. Die Festsetzung einer Gebietsplanung für den Hub eines schweizerischen Innovationsparks können im Sinn eines Planungssperimeters und Auftrags für die Weiterführung der Planung genehmigt werden.

Sie sehen also, das Schaffen von raumplanerischen Rahmenbedingungen für einen Innovationspark kommt gut voran und ist auf gutem Weg. Dass neben der Rega Helikopterbetriebe für Luftwaffe und Polizei möglich sein sollen, ist richtig. Diese Organisationen haben sich erst zu einem späteren Zeitpunkt des Verfahrens gemeldet. Ich beantrage Ihnen, dem Antrag des Regierungsrates zuzustimmen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Markus Späth hat nach Paragraf 31 Absatz 4 des Geschäftsreglementes Namensabstimmung verlangt. Wir führen jetzt diese Abstimmung durch. Für das braucht es 20 Stimmen. Was bedeutet das? Das Abstimmungsverhalten wird veröffentlicht, das heisst, es kommt ins Protokoll, und es wird auf der Webseite des Kantonsrates aufgeschaltet.

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag von Markus Späth auf Namensabstimmung mit 149 Stimmen zu. Damit ist das notwendige Quorum erreicht.

Ratspräsident Bruno Walliser: Das sind offensichtlich mehr als 20 Stimmen. Sie haben sich mit 149 Stimmen dafür entschieden, eine Namensabstimmung durchzuführen.

Namensabstimmung

Für den Minderheitsantrag 4.83a stimmen folgende 85 Ratsmitglieder:

Albanese Franco (CVP, Winterthur); Amacker Bruno (SVP, Zürich); Amrein Hans-Peter (CVP, Küsnacht); Arnold Martin (SVP, Oberrieden); Bachmann Ernst (SVP, Zürich); Bär Hansruedi (SVP, Zürich); Bartholdi Roger (SVP, Zürich); Bollinger Erich (SVP, Rafz); Borer Anita (SVP, Uster); Bürgin Yvonne (CVP, Rüti); Burtscher Rochus (SVP, Dietikon); Clerici Max F. (FDP, Horgen); Dalcher Pierre (SVP, Schlieren); Egli Hans (EDU, Steinmaur); Egli Karin (SVP, Elgg); Farner Martin (FDP, Oberstammheim); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Frei Ruth (SVP, Wald); Frey Beatrix (FDP, Meilen), Fürst Reinhard (SVP, Illnau-Effretikon); Gantner Alex (FDP, Maur); Haab Martin

(SVP, Mettmenstetten); Habicher Lorenz (SVP, Zürich); Haderer Willy (SVP, Unterengstringen); Häring Hans Peter (EDU, Wettswil a. A.); Haug Hanspeter (SVP, Weiningen); Hauser Matthias (SVP, Hüntwangen); Heusser Hans-Heinrich (SVP, Seegräben); Hofer Jacqueline (SVP, Dübendorf); Hofmann Olivier (FDP, Hausen a. A.); Holenstein Christoph (CVP, Zürich); Huber Beat (SVP, Buchs); Isler René (SVP, Winterthur); Isliker Walter (SVP, Zürich); Johner Brigitta (FDP, Urdorf); Kull Katharina (FDP, Zollikon); Kündig Jörg (FDP, Gossau); Kutter Philipp (CVP, Wädenswil); Kyburz Heinz (EDU, Männedorf); Langhard Walter (SVP, Winterthur); Langhart Konrad (SVP, Oberstammheim); Lauffer Urs (FDP, Zürich); Lucek Christian (SVP, Dänikon); Menzi Ruedi (SVP, Rüti); Mettler Christian (SVP, Zürich); Moor Ursula (SVP, Höri); Pinto Jean-Philippe (CVP, Volketswil); Portmann Hans-Peter (FDP, Kilchberg); Preisig Peter (SVP, Hinwil); Rath Hans Heinrich (SVP, Pfäffikon); Rinderknecht Margreth (SVP, Wallisellen); Sauter Regine (FDP, Zürich); Scheck Roland (SVP, Zürich); Scherrer Werner (FDP, Bülach); Schmid Claudio (SVP, Bülach); Schmid Lorenz (CVP, Männedorf); Schmid Roman (SVP, Opfikon); Schneebeil Jakob (SVP, Affoltern a. A.); Schwab Daniel (FDP, Zürich); Senn Yves (SVP, Winterthur); Steinemann Barbara (SVP, Regensdorf); Steiner Silvia (CVP, Zürich); Steinmann Armin (SVP, Adliswil); Stucker Rolf (SVP, Zürich); Sulser Jürg (SVP, Otelfingen); Suter Arnold (SVP, Kilchberg); Thomet Corinne (CVP, Kloten); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Uhlmann Peter (SVP, Dinhard); Vogel Thomas (FDP, Illnau-Effretikon); Vogt Hans-Ueli (SVP, Zürich); Vollenweider Peter (FDP, Stäfa); Vontobel Erich (EDU, Bubikon); Walker Späh Carmen (FDP, Zürich); Weber Theresia (SVP, Uetikon a. S.); Weibel Katharina (FDP, Seuzach); Welz Michael (EDU, Oberembrach); Wettstein Sabine (FDP, Uster); Wiederkehr Josef (CVP, Dietikon); Winkler Gabriela (FDP, Oberglatt); Wuhrmann Heinrich (SVP, Dübendorf); Wyss Orlando (SVP, Dübendorf); Zanetti Claudio (SVP, Gossau); Zimmermann Rolf (SVP, Zumikon); Zuber Martin (SVP, Waltalingen).

Gegen den Minderheitsantrag 4.83a stimmen folgende 85 Ratsmitglieder:

Agosti Monn Theres (SP, Turbenthal); Abrecht Verena (BDP, Dietlikon); Barrile Angelo (SP, Zürich); Bellaiche Judith (GLP, Kilchberg); Bischoff Markus (AL, Zürich); Bloch Beat (CSP, Zürich); Brazerol

Rico (BDP, Horgen); Brunner Robert (Grüne, Steinmaur); Büchi Renate (SP, Richterswil); Burlet Marcel (SP, Regensdorf); Bussmann Barbara (SP, Volketswil); Bütikofer Kaspar (AL, Zürich); Camenisch Linda (FDP, Wallisellen); Daurù Andreas (SP, Winterthur); Egli Ursina (SP, Stäfa); Erdin Andreas (GLP, Wetzikon); Feldmann Stefan (SP, Uster); Fenner Bruno (BDP, Dübendorf); Ferro Ornella (Grüne, Uster); Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Geilinger Martin (Grüne, Winterthur); Gerber Rüegg Julia (SP, Wädenswil); Göldi Hanspeter (SP, Meilen); Golta Raphael (SP, Zürich); Gschwind Benedikt (SP, Zürich); Gutknecht René (GLP, Urdorf); Gutmann Eva (GLP, Zürich); Guyer Esther (Grüne, Zürich); Hans Urs (Grüne, Turbenthal); Hasler Andreas (GLP, Illnau-Effretikon); Hauri Andreas (GLP, Zürich); Häusler Edith (Grüne, Kilchberg); Heierli Daniel (Grüne, Zürich); Heuberger Catherine (SP, Zürich); Hildebrand Esther (Grüne, Illnau-Effretikon); Homberger Max (Grüne, Wetzikon); Huber Stefanie (GLP, Dübendorf); Hübscher Lilith Claudia (Grüne, Winterthur); Hunger Stefan (BDP, Mönchaltorf); Joss Rosmarie (SP, Dietikon); Kaeser Regula (Grüne, Kloten); Kleiber Ruth (EVP, Winterthur); Lais Ruedi (SP, Wallisellen); Lalli Emy (SP, Zürich); Läubli Hans (Grüne, Affoltern a. A.); Lenggenhager Marcel (BDP, Gossau); Loss Davide (SP, Adliswil); Maeder Karin (SP, Rüti); Margreiter Ralf (Grüne, Zürich); Marthaler Thomas (SP, Zürich); Marti Res (Grüne, Zürich); Meyer Mattea (SP, Winterthur); Munz Roland (SP, Zürich); Peter Jacqueline (SP, Zürich); Petri Gabi (Grüne, Zürich); Rappazzo Pierre (GLP, Wädenswil); Ritschard Peter (EVP, Zürich); Rohweder Maria (Grüne, Männedorf); Rusca Speck Susanna (SP, Zürich); Schaaf Markus (EVP, Zell); Schaffner Barbara (GLP, Otelfingen); Scherrer Benno (GLP, Uster); Schoch Walter (EVP, Bauma); Schwarzenbach Beni (GLP, Zürich); Seiler Graf Priska (SP, Kloten); Seiz Silvia (SP, Zürich); Sieber Sabine (SP, Sternenbergr); Späth Markus (SP, Feuerthalen); Spillmann Moritz (SP, Ottenbach); Spring Monika (SP, Zürich); Steiner Kathy (Grüne, Zürich); Steiner Rafael (SP, Winterthur); Steiner Rolf (SP, Dietikon); Stofer Judith (AL, Zürich); Stutz Peter (SP, Embrach); von Planta Cyrill (GLP, Zürich); Wahlen Denise (GLP, Zürich); Widmer Céline (SP, Zürich); Wirth Thomas (GLP, Hombrechtikon); Wolf Andreas (Grüne, Dietikon); Zeugin Michael (GLP, Winterthur); Ziegler Christoph (GLP, Elgg); Ziegler Sabine (SP, Zürich); Ziltener Erika (SP, Zürich); Zollinger Johannes (EVP, Wädenswil).

Der Stimme enthalten haben sich keine Ratsmitglieder.

Abwesend waren folgende 8 Ratsmitglieder:

Geistlich Andreas (FDP, Schlieren); Hodel Daniel (GLP, Zürich); Keller Cornelia (BDP, Gossau); Kläy Dieter (FDP, Winterthur); Mäder Jörg (GLP, Opfikon); Reinhard Peter (EVP, Kloten); Wiesner Hans W. (GLP, Bonstetten); Hansueli Züllig (SVP, Zürich).

Der Rat setzt sich gegenwärtig aus 179 Mitgliedern zusammen. Nicht gestimmt hat usanzgemäss der Ratspräsident, der nun den Stichentscheid fällt und dem Minderheitsantrag zustimmt.

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 85 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) mit Stichentscheid des Ratspräsidenten, dem Minderheitsantrag 4.83a zuzustimmen.

4.84a

Minderheitsantrag Christian Lucek, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Orlando Wyss:

Objekt «Flugplatz Dübendorf»

Das Objekt «Flugplatz Dübendorf» wird in die Liste aufgenommen:

Objekt: Flugplatz Dübendorf

Überwiegende Nutzung: unterliegt der Sachplanung gemäss Bundesgesetzgebung.

Pistenbeschaffenheit / -länge: unterliegt der Sachplanung gemäss Bundesgesetzgebung

Redaktionelle Anpassung Titel und Karteneinträge und 1. Satz:

a) Flugplätze und Flugfelder

Folgende bestehende Flugplätze und Flugfelder werden ... festgelegt:

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 85 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) mit Stichentscheid des Ratspräsidenten, dem Minderheitsantrag 4.84a zuzustimmen.

4.85

Minderheitsantrag Robert Brunner, Andreas Wolf:

Objekt «Flugfeld Hausen, Hasen a. A/Rifferswil»

Das Objekt «Flugfeld Hausen, Hausen a.A/Rifferswil» ist mittelfristig aus dem Richtplan zu streichen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen) Präsident der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr (KEVU): Das Flugfeld Hausen verfügt über ein gültiges SIL-Objektblatt von 2004 und ist somit vom Bundesrecht in seinem Bestand geschützt. Jährlich sind 16'000 Flugbewegungen möglich, wovon 10'000 im Bereich der Privatpiloten-Ausbildung erfolgen. Die frühere Ausbildung von Berufspiloten findet nicht mehr in Hausen statt, sondern beispielsweise in Grenchen. Die klare Mehrheit der KEVU befürwortet einen Standort für die Privatfliegerei und vor allem für die Pilotenausbildung im Kanton Zürich.

Eine Streichung des Objekts aus dem Richtplan hätte direkt keine Folge, da ja die Rechtsgrundlage SIL weiterbesteht. Laut Amt für Raumentwicklung wäre damit zu rechnen, dass der Bund die Streichung nicht genehmigt. Würde Hausen aber dennoch geschlossen, so würde der Druck zunehmen, die Kleinfliegerei entweder in Dübendorf zu konzentrieren oder aber im Sinne einer Sankt-Florians-Politik aus dem Kanton Zürich zu vertreiben.

Eine Minderheit der KEVU will das Flugfeld Hausen trotzdem streichen, wie es bereits bei der letzten Richtplanrevision 2007 versucht wurde. Für sie ist das Flugfeld ein Ärgernis für die Bevölkerung im Oberamt. Die Streichung wäre ein Auftrag an die Regierung, über das SIL-Objektblatt von 2004 Verhandlungen mit dem BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) aufzunehmen. Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen, das Flugfeld Hausen im Richtplan zu belassen, wie es Regierungsrat und Kommissionsmehrheit befürworteten, und den Minderheitsantrag 4.85 abzulehnen.

Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.): Schon als dieser Flugplatz anfangs der 1960er-Jahre für Schulungszwecke und Sportfliegerei geplant wurde, wehrten sich die Gemeinden Hausen, Kappel und Rifferswil vehement gegen das Projekt, da das Gelände sich in einem beliebten Naherholungsgebiet für die Bevölkerung von Zürich und Zug befindet und es unmittelbar an ein Naturschutzgebiet grenzt.

Doch weder ihre Eingaben an den Regierungsrat noch die vielen Proteste aus der Bevölkerung vermochten die Eröffnung des Flugfeldes 1963 zu verhindern.

Der Regierungsrat schrieb 1961 als Antwort auf die Interpellation W. Bögli, es handle sich ja nur um ein kleines, provisorisches Rasenflugfeld, das nur solange bestehen bleibe, bis die Flugschule auf einen grösseren Regionalflugplatz verlegt werden könne.

Das Flugfeld wurde 1969 an den Bund verkauft. Die Swissair blieb jedoch Halterin. Sie versprach, auf eine Intensivierung des Flugbetriebes oder einen Ausbau der Piste zu verzichten, doch 1971 erlaubte ein neues Reglement die Erhöhung der Flugbewegungen auf 16'000. Weitere Versuche, die Zahl der Flugbewegungen zu erhöhen, scheiterten am Protest der Bevölkerung der Gemeinden und des Vereins «Pro Amt». 1997 wurde das Betriebsreglement für den Flugbetrieb für private Kreise erweitert und so wird heute auf dem Flugplatz Hausen vermehrt Freizeitfliegerei betrieben, namentlich bei schönem Wetter und an den Wochenenden.

Das Angebot wird weiterhin entwickelt, so wurde vor rund zwei Jahren in einem redaktionellen Teil des Tages-Anzeigers unverblümt Werbung für Taxiflüge von Hausen am Albis ins Tessin mit einer Flugzeit von 50 Minuten gemacht. Und gerade zurzeit ist ein Planungsgenehmigungsverfahren für den Neubau eines Hangars, eines neuen Rollweges und eines Segelflugstartstreifens ausgeschrieben.

Es gibt keine Notwendigkeit für die Aufrechterhaltung dieser Einrichtung. Das Flugfeld liegt in einem beliebten Naherholungsgebiet und grenzt an das Naturschutzgebiet «Bruggenmoos». Die Abgrenzung des Landschaftsschutzgebietes, welches das Flugfeld ausnimmt, ist sachlich nicht begründet. Das Flugfeld gehört ganz klar auch zum Landschaftsschutzgebiet und von den naturräumlichen Voraussetzungen ist es auch ein Naturschutzgebiet. Nach Aufhebung des Flugfeldes ist diese Fläche als Naturschutzgebiet aufzuwerten. Wir sind der Meinung, dass diesem ökologisch unsinnigen Ausbau des Flugplatzes Einhalt geboten werden muss und dieser stattdessen stillgelegt werden soll. Stimmen Sie diesem Antrag zur mittelfristigen Streichung des Flugfeldes zu, die Bevölkerung vom Oberamt wird es Ihnen danken. Unsere Fraktion wird diesen Antrag unterstützen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Das Flugfeld «Hausen-Rifferswil» dient in erster Linie der Ausbildung und als Standort kleiner Werkbe-

triebe. Es befinden sich zwei Flugschulen und eine Werkstatt mit fünf Arbeitsplätzen vor Ort, und es ist in der Region gut akzeptiert. Für auswärtige Flugzeuge besteht eine Bewilligungspflicht. Es gibt also kein Luft-Tourismus nach Hausen. Hingegen kommt der Schulung eine hohe Bedeutung zu.

Jeder Linienpilot, jeder Luftwaffenpilot, jeder Rega-Pilot hat einmal am Steuer eines kleinen Segel- oder Motorflugzeuges den Grundstein für seine berufliche Karriere gelegt. Nebst aller Kritik an der Luftfahrt muss auch einmal der Nutzen der Fliegerei für die Gesellschaft hervorgehoben werden. Da leisten auch kleine Flugfelder einen wichtigen Beitrag.

Das Flugfeld «Hausen» verfügt über eine Oberbegrenzung von 16'000 Flugbewegungen pro Jahr. Tatsächlich werden jährlich zwischen 14'000 und 15'000 davon beansprucht. Ein Grossteil dieser Bewegungen entfallen zudem auf den Segelflug. Die Landungen dieser Flugzeuge sind bekanntlich vollkommen emissionsfrei, zählen aber auch als Bewegungen. Auch richten die Flugzeuge keinen Schaden im nahe gelegenen Naturschutzgebiet an. Folgen Sie daher den bürgerlichen Fraktionen und lehnen Sie den Minderheitsantrag ab.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Einerseits befindet sich der Flugplatz Hausen auf einer Fläche von nationaler Bedeutung. Damit besteht aus Sicht des Moorschutzes die gesetzliche Pflicht, bei jeder sich bietenden Gelegenheit für eine Verbesserung des Zustandes zu sorgen. Die Richtplanrevision ist eine derartige Gelegenheit, wenn auch zunächst nur auf planerischer Ebene. Andererseits ist die Streichung des Richtplaneintrages die falsche Methode, um ein bestehendes Objekt zu bekämpfen. Das Flugfeld wurde rechtsgültig erstellt. Es widerspricht der Rechtssicherheit, dass bei einem bestehenden Objekt nachträglich die Rechtsgrundlage entzogen wird. Die Grünliberalen werden sich kollektiv der Stimme enthalten.

Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal): Die SP unterstützt die mittelfristige Streichung des Flugfeldes. Die Bedürfnisse des Naturschutzes, des Flugverkehrs und der Freizeit und Erholung stehen sich hier gegenüber. Das Flugfeld liegt in einer Naturlandschaft, die zu bewahren ist. Es liegt im kantonalen Landschaftsförderungsgebiet zwischen zwei kantonalen Landschaftsschutzgebieten. Ein Flugfeld widerspricht klar der Zielsetzung des Landschaftsschutzes.

In schützenswerten Gebieten ist für Zurückhaltung beim Bauen und für Lärmschutz zu sorgen. Beim Flugfeld «Hausen» besteht Weiterentwicklungs-Bedarf. Eine bauliche Erweiterung oder eine Ausdehnung der Flugbewegungen führt zu einer Abwertung der Landschaft, zu mehr belastenden Immissionen und damit zu einem Verlust landschaftlicher Qualitäten. Das Flugfeld «Hausen» hat für die Region einen Identifikations- und Erholungswert. Mit einer mittelfristigen Streichung wird ein Riegel gegen allfällige Ausbaubedürfnisse gesetzt. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Regierungsrat Markus Kägi: Die Luftfahrt fällt nach Artikel 87 der Bundesverfassung in den Kompetenzbereich des Bundes. Als dessen strategisches Planungsinstrument gilt der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, der sogenannte SIL. Der SIL bestimmt gestützt auf Artikel 300a der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, VIL, das beanspruchte Areal beziehungsweise den Flughafenperimeter, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung und die Rahmenbedingungen für den Betrieb.

Meine Damen und Herren, das Flugfeld «Hausen am Albis» ist im SIL festgesetzt. Der kantonale Richtplan kann diese Festsetzungen nicht einseitig widerrufen. Ich empfehle Ihnen daher, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 98 : 56 Stimmen (bei 16 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.85 abzulehnen.

4.7.2.3 Massnahmen

a) Kanton

4.86a (ersetzt 4.86 und 4.87)

Minderheitsantrag Christian Lucek, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Orlando Wyss:

1. Satz, Streichung:

Der Kanton Zürich wirkt auf eine zeitnahe Anpassung der Lärmkurven und Hindernisbegrenzungsflächen an die heute und gemäss zukünftigen Beschlüssen vereinbarte Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf hin. In Zusammenarbeit mit dem Bund, der Region Glatttal

und den Standortgemeinden werden im Rahmen eines Gebietsmanagements ... erforderlichen Festlegungen getroffen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 84 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.86a zuzustimmen.

(Fälschlicherweise wird eine Abstimmung zum Minderheitsantrag 4.87 durchgeführt.)

Ratspräsident Bruno Walliser: Ich muss etwas korrigieren. Die letzte Abstimmung ist ungültig. Der neue Minderheitsantrag 4.86a hat die Anträge 4.86 und 4.87 ersetzt.

4.8 Schifffahrt

4.8.1 Ziele

Zu diesem Unterkapitel liegen keine Minderheitsanträge vor.

4.8.2 Karteneinträge

Zu diesem Unterkapitel liegen keine Minderheitsanträge vor.

4.8.3 Massnahmen

a) Kanton

4.88

Minderheitsantrag Orlando Wyss, Alex Gantner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek:

2. Absatz, 1. Satz, Fassung gemäss V 4882

Bootsliegeplätze, die über den heutigen Bestand hinausgehen, können in Ausnahmefällen, speziell bei Umnutzungen von bisher industriell genutzten Liegenschaften am Seeufer, zugelassen werden. Auf ...

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Für den Zürichsee gilt nach einer informellen Vereinbarung der jeweiligen Baudirektoren mit den Kantonen St. Gallen und Schwyz eine Plafonierung der Bootsliegeplätze. Diese Vereinbarung stützt sich auf das Konkordat über die Schifffahrt auf dem Zürich- und dem Walensee sowie auf die kantonale Stationierungsverordnung.

Die KEVU hat festgestellt, dass die Zahl der Boote auf dem Zürichsee insgesamt zunimmt, wobei die schwach motorisierten Boote eher abnehmen, während – eine Parallele zum Strassenverkehr inklusive Veloverkehr – die Motoren eher stärker werden. Die Mehrheit möchte die damalige informelle Vereinbarung, die uns in der handschriftlichen Originalversion vom Baudirektor Hofmann (*Altregierungsrat Hans Hofmann*) gezeigt wurde, durch den Vermerk im Richtplan transparent festhalten. Die Minderheit hält eine ausdrückliche Erwähnung der Plafonierung für entbehrlich.

Und gleich auch zum Minderheitsantrag 4.89: Für eine Minderheit der KEVU stellt die Zunahme des Motorbootverkehrs auf dem Zürichsee einen Widerspruch zu den Umweltzielen des Richtplans dar. Sie will aber auch zwecks Vermeidung von Unfällen den Motorbootverkehr auf dem Zürichsee langfristig reduzieren. Vorbild ist der Greifensee, auf dem privater Motorbootverkehr zu Freizeit Zwecken verboten ist. Die grosse Mehrheit der KEVU hingegen hält einen solchen Eingriff in die Freiheit der Bevölkerung, sich auf dem See auch dank Schiffsmotoren zu vergnügen, für entbehrlich oder übertrieben. Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen Zustimmung zur Mehrheit und Ablehnung des Minderheitsantrages.

Max F. Clerici (FDP, Horgen): Ich spreche zum Minderheitsantrag 4.88, aber auch zum Antrag 4.89.

Anlässlich der letzten Verkehrsrichtplanrevision wurde die Regelung betreffend Bootsliegeplätze sehr ausführlich diskutiert und im Sinne des Antrages 4.88 am 7. März 2007 festgelegt. Diese Formulierung wurde von der Verwaltung für uns unverständlicherweise korrigiert und muss jetzt wieder richtiggestellt werden.

Es ist ein Bedürfnis, einen Teil der Freizeit an und auf dem See zu verbringen. Ebenfalls gibt es ein bedeutendes Bootsbaugewerbe mit sehr langer, hochstehender Tradition. Es gilt zu berücksichtigen, dass

drei Kantone an den See anstossen, welche mit einer interkantonalen Vereinbarung die Bootsstationierung begleiten. Es kann nicht sein, dass unser Kanton eine Vorreiterrolle in den Eingriff persönlicher Freiheiten einnimmt. Das ergibt die Schlussfolgerung: Zustimmung zur Liberalisierung, Nein zur Planwirtschaft. Wir unterstützen den Antrag der SVP, da dieser den bisherigen Wortlaut übernimmt, und lehnen den SP-Antrag ab. Ich danke.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Diese beiden Anträge hängen zusammen. Ich werde auch zu den Anträgen 4.88 und 4.89 sprechen. Und wenn Sie den Minderheitsantrag der SVP ablehnen, dann müssen Sie den Minderheitsantrag der SP annehmen. Alles andere ist inkonsequent.

Ich erinnere mich an meine Schulzeit in Zürich-Schwamendingen, im Kindergarten. Da hiess es jeweils: «Schiffli ufem Zürisee, han i schöni Sachä gseh, chunnt dä Wind und chunnt dä Sturm, gheit das schönä Schiffli um.» So idyllisch ist es heute nicht mehr. Wir haben natürlich eine Sturmwarnung, aber ich möchte Ihnen sagen, es ist etwas ganz anderes, was uns heute auf dem See stört. Fragen Sie einmal einen Kapitän, der so ein Schiff führt und sich an einem schönen Nachmittag oder einem schönen Wochenende durch die vielen Freizeitbeschäftigten und die dröhnenden Motorboote durchquälen muss.

Ich habe einen Text gefunden im Internet, da heisst es: «Es dröhnt der See. Die Gewässer laden des Sommers zum Bade, die Freude am klaren Wasser wird gelegentlich von Motorenlärm getrübt.» Und Sie wissen es, es ist wie beim Strassenverkehr, je schneller desto lauter. Natürlich gibt es für Motorboote wie beim Strassenverkehr Lärmgrenzen. Wie die Autos müssen auch die Motorboote einen Lärmgrenzwert einhalten. Nur ist der leider nicht so streng wie bei den Autos. Es gibt eine Schifffahrtskontrolle, die durch eine Einzelabnahme oder Typenprüfung überprüft, ob das Betriebsgeräusch der Boote unter 72 Dezibel liegt. Bei einer Einzelabnahme wird nur die Einhaltung des Lärmgrenzwertes getestet. Es gibt auch Typenprüfungen, welche bei Schiffen freiwillig ist. Dabei wird das Schiff auf verschiedene Aspekte überprüft. Und es gibt auch noch eine kantonale Verordnung. Da heisst es im Artikel 109 Anhang 10: «Das Betriebsgeräusch der Schiffe in einem Abstand von 25 Metern zwischen Aussenbord des Schiffes in Fahrt muss mit dem Mikrofon gemessen werden.» Auch

der Lärm von Veranstaltungen auf Booten und Schiffen ist natürlich Nachbarschafts- oder Veranstaltungslärm. Das wissen wir.

Also, jetzt ist es so, auch hier fehlen uns die ganz aktuellen Zahlen. Versuchen Sie mal den Schiffsbestand im Kanton Zürich herauszufinden. Das ist gar nicht so einfach. Aber ich habe da Zahlen von 1980 bis vor zwei Jahren. Und ich kann Ihnen sagen, es ist noch lustig, wir haben ja dieses Abkommen mit den zwei anderen Kantonen – der Zürichsee gehört ja nicht den Zürchern allein –, wir haben auf dem Zürichsee vier verschiedene Schiffskategorien. Wir haben die Motorschiffe, dann haben wir die Ruderboote oder Pedalos, wir haben die Segelschiffe mit Hilfsmotoren, und wir haben die Segelschiffe ohne Hilfsmotor. Dann haben wir noch schwimmende Geräte, aber darauf gehe ich nicht ein. Das kennen Sie, die Flosse und so. Aber wenn Sie jetzt schauen, wie sich das in den letzten 30 Jahren entwickelt hat, so sind die Motorschiffe von 4433 auf 5698 gestiegen. Die Ruderboote und Pedalos hingegen haben abgenommen von rund 1700 Schiffen auf 1269. Und die Segelschiffe mit Hilfsmotor haben auch abgenommen von über 2000 auf 1888. Und bei den Segelschiffen ohne Hilfsmotor gab es fast eine Halbierung. Das waren früher einmal über 3000, und jetzt sind es nicht mal mehr 2000. Da muss ich Ihnen sagen, das ist eben Tatsache auf dem Zürichsee. Wir müssen aufpassen, dass diese Lärm- und Umweltbelastung zurückgeht, und darum sagen wir Ihnen, stimmen Sie unserem Minderheitsantrag zu und lehnen Sie den Antrag der SVP ab.

Maria Rohweder (Grüne, Männedorf): Ich rede zum Minderheitsantrag 4.88. Die grosse Bedeutung des Zürichsees liegt weniger beim Transport, sondern in seiner Eigenschaft als Naherholungsgebiet der Gemeinden, als Lebensraum für Wasservögel und andere Tierarten sowie als Trinkwasserreservoir.

Eine Begrenzung der Boots Liegeplätze auf dem heutigen Stand ist aus Sicht des Naturschutzes und der Erholungssuchenden unerlässlich. Die Ökologie der Seeufer ist besonders fragil. Viele wassergebundene Pflanzen und Tiere können nur in naturnahen Uferbereichen überleben und zahlreiche Wasservögel leiden unter dem heute üblichen Bootsbetrieb, beispielweise der Haubentaucher, der durch zu nahes Heranfahren an die Schilfufer empfindlich in seinem Brutgeschäft gestört wird, was die Gefahr von Gelegeverlusten erhöht. Sehr abwechslungsreiche Uferlandschaften befinden sich am Obersee. Ent-

sprechend gross ist dort an schönen Sommertagen der Ansturm von Booten aus den unteren Zürichseegebieten.

Schon jetzt ist der Zürichsee das Gewässer mit der im schweizerischen Vergleich höchsten Bootsdichte. Der Freizeit-Boot-Verkehr ist an einer kritischen Obergrenze, es erträgt keine Nutzungsintensivierung mehr und gerade dies wäre eine Folge dieses Minderheitsantrags. Jede Nutzungsintensivierung geht zulasten des Lebensraums der wassergebundenen Tiere und Pflanzen. Wir Grüne wollen die Qualität und Funktion der Gewässer nachhaltig sichern. Deshalb halten wir an der Beschränkung der Anzahl Bootsplätze fest, wie sie die Richtplanvorlage 4882b vorsieht und lehnen den Minderheitsantrag 4.88 ab.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Der Zürichsee ist ein wunderbarer Erholungsraum und soll es auch bleiben. An schönen Tagen zeigt sich die Beliebtheit des Sees und die jetzt schon hohe Dichte an Booten. Das Nebeneinander von Segel- und Motorboote, Pedalos und Kursschiffen und dazwischen einigen Schwimmenden ist dabei nicht immer konfliktfrei.

Wir sind der Meinung, dass die Nutzungsdichte erreicht ist und die Zahl der Bootsplätze nicht weiter steigen soll. Verbesserungspotenzial besteht allenfalls noch in der Lage der Bootsplätze, so wollen wir die Erstellung von neuen Bootsplätzen in weniger empfindlichen Gebieten wie bei den ehemaligen industriell genutzten Liegenschaften zulassen, aber nur, wenn dafür an anderen, insbesondere an ökologisch empfindlichen Orten entsprechende Bootsplätze aufgehoben werden. Eine stärkere Regulierung der Anzahl Boote oder deren Art lehnen wir aber ab. Wir sagen Nein zu beiden Minderheitsanträgen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.88 zuzustimmen.

4.89

Minderheitsantrag Marcel Burlet, Ruedi Lais, Roland Munz:

2. Absatz, 2. Satz, zusätzlicher Satz

... zu prüfen. Motorschiffe im privaten Schiffsverkehr zu Freizeit Zwecken sind auf dem Zürichsee langfristig zu reduzieren Das Stationieren ...

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 128 : 37 Stimmen (bei 1 Enthaltung), den Minderheitsantrag 4.89 abzulehnen.

4.9 Grundlagen

Zu diesem Kapitel liegen keine Minderheitsanträge vor.

5 Versorgung, Entsorgung

Ratspräsident Bruno Walliser: Das Wort für sein Grundsatzreferat zum Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung» hat der Präsident der KEVU, Ruedi Lais.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Bitte seien Sie mir gnädig, ich bin es mit Ihnen auch, denn ich halte Ihnen nur ein ganz kurzes Grundsatzreferat.

Zum Teilrichtplan «Versorgung, Entsorgung» stellen wir 25 Anträge, wovon 18 eine Mehrheit gefunden haben, während sieben nur von einer Minderheit getragen werden.

Die KEVU hält trotz Einwänden von Minderheiten am 2009 beschlossenen regionalen Kreismodell für Deponien und Materialgewinnungsanlagen fest. Damit trägt sie ganz sicher dem Einwand der SVP-Fraktion von Hans-Heinrich Heusser im Eintreten zum gesamten Richtplan Rechnung, dass eben dieser Richtplan nicht à fond wieder neu diskutiert werden sollte und dass der damalige Kompromiss doch sehr breit abgestützt war.

Dieses Kreismodell sieht in verschiedenen Regionen Gruppen von Abbau- respektive Deponiestandorten vor, die jeweils nicht alle

gleichzeitig in Betrieb sind, sich aber so ergänzen, dass der Lastwagenverkehr minimiert wird.

Antrag 5.4 ist speziell erwähnenswert. Er beauftragt den Kanton, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, um den Transport von Kies und Aushub möglichst auf Bahn und Schiff zu verlagern. Dieser Passus wurde auf Wunsch des AWEL (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*) aufgenommen, weil die bisherigen Zielsetzungen von 35 Prozent Bahn- und Schiffanteil ohne strengere Vorschriften unerreichbar sind.

Die KEVU brachte im Bereich Energie zahlreiche Retuschen an, die die Produktion und Verwendung neuer erneuerbarer Energien erleichtern sollen. Ein Antrag ist speziell erwähnenswert, er ist abgestimmt auf die Vorlage «Zonen für erneuerbare Energien» über die am 9. Februar abgestimmt wurde und die ja bekanntlich im Sinn der KEVU-Mehrheit ausgegangen ist.

Zum Abfall noch ein Wort: Nur zwei Deponiestandorte aus dem Richtplan 2009 werden von kleineren Minderheiten der Kommission in Frage gestellt. Das sind «Horgen-Längiberg» und «Rüti-Goldbach», bei denen die Zugehörigkeit zum sogenannten Kreismodell nicht klar ersichtlich ist.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich habe mein Votum stark gekürzt und bin dem Wunsch des Präsidenten nachgekommen.

Die Teilrevision dieses Kapitels ist 2009 erfolgt, und an erster Stelle muss hier prominent erwähnt werden, dass sich die SVP-Fraktion im Grundsatz für die Beibehaltung der tragenden Teile und Beschlüsse des Richtplanes 2009 ausgesprochen hat.

Geschätzte Damen und Herren, auch für die Rechtssicherheit ist es wichtig, dass dem Kapitel «Ver- und Entsorgung» in der Fassung gemäss Vorlage 4882, in der Fassung des Regierungsrats zum Durchbruch verholfen wird. Dieser Haltung entspringen unsere rund zehn Minderheitsanträge und rückblickend müssten wir sagen, im alten Richtplan 2009 wurde noch jede Deponie oder jeder Materialgewinnungsstandort im Einzelfall festgelegt. Und schon damals wurden grosse Diskussionen geführt.

Geschätzte Damen und Herren, wir müssen diese Diskussionen nicht mehr wiederholen, und schon damals haben wir die Voten zum Bahntransport gehört, wir haben die Prozentsätze festgelegt, wir haben

vom kombinierten Ladungsverkehr gesprochen, und auch heute wird es ein thematischer Schwerpunkt sein. Natürlich müssen wir nicht mehr so in die Tiefe gehen, und ich möchte nur kurz noch erwähnen, auch damals gaben die Hochspannungsleitungen einigen Gesprächsstoff und das noch in Unkenntnis des SÜL, des Sachplans «Übertragungsleitungen» des Bundes.

Ich schliesse mein Votum schon hier, weil ich denke, die anderen Fraktionen möchten auch noch vor 18 Uhr sprechen, und es wäre ja noch schön, wenn wir wenigstens die Eintretensdebatte zum Kapitel 5 heute erledigen könnten.

Monika Spring (SP, Zürich): Die SP ist mit der Teilrevision dieses Kapitels im Grundsatz zufrieden. Es wurden gegenüber der Vorlage 4533a, deren Beratung im September 2009 abgeschlossen worden war, nur wenige Änderungen vorgenommen. Dies hätte auch erstaunt, war doch die damalige Vorlage einer der seltenen Kompromisse, die im Kantonsrat zustande kamen. Damit konnte verhindert werden, dass jede Region ihre eigenen Interessen vertrat. Bei der am meisten umstrittenen Frage der Deponiestandorte einigte man sich auf das sogenannte Kreismodell. Damit erhielt jede Region zwei oder drei Deponiestandorte, die jeweils nicht gleichzeitig betrieben werden sollen und die Transporte damit minimiert werden können.

Der ökologische Aspekt ist der SP gerade in diesem Kapitel ein grosses Anliegen. Die Ver- und Entsorgung muss in allen Teilen umwelt- und siedlungsverträglich sein, denn der langfristige und ökologische Ansatz im Umgang mit den natürlichen Ressourcen und dem knappen Gut «Boden» muss verbindlich festgeschrieben werden, andernfalls werden wir den nachfolgenden Generationen unlösbare Probleme hinterlassen.

Wir begrüssen daher die klar formulierten Ziele in der Gesamtstrategie, namentlich den Grundsatz, dass die Rohstoffe haushälterisch zu bewirtschaften sind und die Belastungen für Mensch und Umwelt möglichst gering zu halten sind. Auch das angestrebte Ziel der vermehrten Nutzung der Abwärme und der erneuerbaren Energien für eine zuverlässige und ressourcenschonende Energieversorgung begrüssen wir, ebenso wie die Zielsetzung einer möglichst hohen Recycling-Quote bei den Abfällen.

Die SP unterstützt zu Vermeidung von unnötigen Transportwegen eine regionale Versorgung, sowohl hinsichtlich des Kiesabbaus wie auch der Standorte für Abfalldeponien. Die SP ist nach wie vor der Meinung, dass der Bahnanteil beim Kiestransport höher als 35 Prozent sein sollte.

Deponien wie auch Kiesgruben reissen zumindest für eine beschränkte Zeit Wunden in die Landschaft. Immerhin wurde dank der SP bereits im Jahr 2009 der Grundsatz verankert, dass die jeweils offene Gesamtfläche stabil bleiben soll.

Dem Landschaftsschutz verpflichtet, wird die SP auch weiterhin dafür eintreten, dass Starkstromleitungen in sensiblen Gebieten bei Neubauten oder Revisionen unter den Boden verlegt werden, unter Berücksichtigung des Boden- und Gewässerschutzes.

Mit der klaren Forderung an die Mobilfunkanbieter, Sendeanlagen gemeinsam zu planen und zu nutzen, soll auch die Strahlenbelastung auf dem tiefst möglichen Niveau gehalten werden. Dass die Übertragungsanlagen Schutzobjekte und wertvolle Landschaftsgebiete nicht beeinträchtigen sollen, ist für uns selbstverständlich. Ich danke Ihnen.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Nur ganz kurz: Wir halten es eigentlich für unnötig, dieses Kapitel noch einmal zu öffnen. Wir haben 2009 die wesentlichen Eckpfähle eingeschlagen, und im Sinn der Rechtssicherheit werden wir auch die meisten Minderheitsanträge ablehnen. Es kann nicht sein, dass man innerhalb von fünf Jahren die Welt neu erfindet und behördenverbindliche Anordnungen wieder über den Haufen wirft.

Ich kann heute schon ankündigen, dass wir einerseits unser Wort einlösen werden, was die Parlamentarische Initiative über den Gleichstand der Untersuchung von möglichen Entsorgungsregionen für radioaktive Abfälle betrifft und dem Bericht, den die Regierung jährlich zu den Fortschritten zu erbringen hat, zustimmen werden. Und wir werden andererseits dafür sorgen, dass im Kanton Zürich keine absoluten Forderungen im Raum stehen, als ob es möglich wäre, sich dem Sachplan «Entsorgung radioaktiver Abfälle» zu entziehen. Wir stehen hier in der Verantwortung, genauso wie wir in der Verantwortung stehen gegenüber der intakten Landschaft und der Rekultivierung von Kiesgewinnungsanlagen. Ich danke Ihnen.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Das Kapitel «Versorgung, Entsorgung» wurde zwar erst 2009 revidiert, in den letzten fünf Jahren ist aber gerade zum Thema «Energie» wieder einiges passiert. Fukushima hat wieder einmal bewiesen, dass Atomenergie doch nicht das Gelbe vom Ei ist. Der Bundesrat hat darauf die Energiestrategie 2050 entworfen und der Regierungsrat hat vor zwei Monaten endlich auch einen Energieplanungsbericht veröffentlicht, der den Atomausstieg vorsieht, auch wenn dies erst im Jahr 2050 geschehen soll. Zudem muss der Kanton sein gesetztes Ziel erreichen, bis ins Jahr 2050 nur noch 2,2 Tonnen CO₂ pro Kopf und Jahr auszustossen.

Sie sehen, meine Damen und Herren, die Energieziele sind nicht weniger ehrgeizig geworden, auch wenn sie unserer Meinung nach noch um einiges ehrgeiziger sein müssten. Die Grünen nehmen Punkt c bei den Zielen dieses Kapitels ernst. Da steht: «Es wird eine zuverlässige und ressourcenschonende Energieversorgung des Kantons Zürich angestrebt.» Dafür ist es notwendig, die Nutzung der erneuerbaren Energien zu optimieren. Dazu gehört auch die bessere Nutzung aller bei der Ver- und Entsorgung anfallenden Energiequellen, sprich Abwärme, Biogas und den daraus gewonnenen Strom. Wir können es uns nicht mehr leisten, Energie ungenutzt verpuffen zu lassen, aber auch die Nutzung der Geothermie soll bereits heute in diesem Kapitel verankert werden, damit auch der Kanton Zürich bereit ist, wenn sich diese neue Technologie durchsetzen wird. Wir Grünen haben uns deshalb erlaubt, diesbezüglich diverse Anträge zu stellen. Viele fanden in der Kommission eine Mehrheit, da der Effizienzgedanke in der Zwischenzeit zum Glück auch über die Parteigrenzen hinweg Zustimmung findet. Ich bitte Sie, die entsprechenden Anträge ebenfalls zu unterstützen.

Oberstes Ziel muss es sein, geschlossene Kreisläufe zu schaffen. Abfälle sollen verhindert beziehungsweise direkt wiederverwertet werden. Nicht-Wiederverwertbares soll erst gar nicht produziert werden. Wo dies momentan noch nicht möglich ist, muss der Abfall energetisch verwendet werden.

Zuletzt fordern wir Grünen, dass sowohl Materialgewinnungs- wie auch Deponiestandorte umwelt-, siedlungs- und kulturlandverträglich sein müssen und dass dabei die langfristige Sicherheit gewährleistet sein muss. Ein geologisches Tiefenlager für radioaktive Abfälle lehnen wir daher weiterhin entschieden ab.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Das Kapitel «Versorgung und Entsorgung» betrifft eine ganze Reihe von Objekten unterschiedlicher Natur und mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen. Vieles betrifft Infrastrukturanlagen, auf die heute niemand mehr verzichten will. So sind ein zuverlässiger Stromanschluss, gutes Trinkwasser aus dem Hahn und eine immer tadellos funktionierende Siedlungsentwässerung und Abfallentsorgung eine Selbstverständlichkeit. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, braucht es eine weitsichtige Planung, den gezielten Schutz von Ressourcen wie dem Trinkwasser und die geordnete Nutzung der Ressource Kies und von Deponiestandorten. All dies funktioniert im Kanton Zürich gut, und ich möchte die Gelegenheit nutzen, den Fachleuten aus der Verwaltung für ihre Arbeit zu unseren Gunsten zu danken.

So haben auch die erwähnten Themenbereiche nur zu wenigen Minderheitsanträgen geführt. Einzig ein Thema hat eine Reihe von Minderheitsanträgen auf sich vereinigt. Und dieses Thema, die Nutzung von Wärme und Abwärme, wollte ich eigentlich gleich in meinem Eintretensvotum abschliessend behandeln. Angesichts dessen, dass wir wohl erst am Montag zu den Abstimmungen kommen und das Erinnerungsvermögen der Anwesenden kaum über das Wochenende reicht, hebe ich mir den Rest des Votums für Montag auf.

Ratspräsident Bruno Walliser: Ja, Frau Schaffner, unterschätzen Sie uns nicht (*Heiterkeit*).

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Inzwischen dürfte allen bekannt sein, dass das Kapitel «Versorgung und Entsorgung» bereits 2009 komplett überarbeitet wurde. In ausgiebigen Beratungen konnte die KPB (*Kommission für Planung und Bau*) damals vernünftige und ausgeglichene Lösungen erarbeiten, die auch im Rat eine breite Unterstützung fanden. Nach Abschluss der Beratungen 2009 waren sich alle einig, dass gemeinsam ein gutes Resultat erzielt wurde. Es wäre falsch, die damaligen Festsetzungen in der jetzigen Überarbeitung wieder auf den Kopf zu stellen, denn solche Anpassungen würden anstatt Rechtssicherheit zu schaffen, diese gefährden.

Wenn der Kantonsrat in kürzester Zeit seine eigenen Anträge auf den Kopf stellt, ist die Verlässlichkeit der rechtlichen Regelungen nicht mehr gegeben. Dies wäre nicht nur störend, sondern auch bedenklich.

Insofern müssen allfällige Änderungen in diesem Kapitel sehr wohl überlegt und ebenso gut begründbar sein.

Generell möchte ich wie bereits 2009 festhalten, dass wir Standorte für Deponien zum Abbau von Kies in unserem Kanton brauchen. Die Festlegung dieser Standorte sollte nicht aufgrund lokalpolitischer Präferenzen erfolgen, sondern aufgrund von sachlichen Kriterien. Die Baudirektion und die KPB haben bereits 2009 die entsprechenden Grundlagen seriös erarbeitet. Dies kann wohl oder übel zwangsläufig dazu führen, dass einzelne Regionen stärker von Deponien betroffen sein werden als andere. Aber das Ziel des Kantonsrates sollte es nicht sein, die Deponien und Kiesgruben oder Kehrichtverbrennungsanlagen möglichst gleichmässig über den Kanton zu verteilen, sondern dass dort mögliche Standorte reserviert werden, wo es aus objektiver Sicht am meisten Sinn macht. Gleichzeitig gilt es zu beachten, dass die Anfahrtswege zu den Deponien möglichst kurz sind und die Umwelt generell möglichst geringfügig belastet wird. Damit keine Region unverhältnismässig beansprucht wird, wurde 2009 gemeinsam das Kreismodell entwickelt. Innerhalb eines Kreises dürfen jeweils nur eine Deponie beziehungsweise eine Abbaustelle gleichzeitig in Betrieb sein. Der Kanton legt zwar den Kreis und die Lage der Anlage fest, die Regionen können aber im Sinne der Subsidiarität noch immer selbst bestimmen, welchen Standort sie wann in Betrieb nehmen möchten. Dieses wirkungsvolle Mittel erlaubt es, dass keine Region übermässig stark an Deponien oder Standorten zum Kiesabbau leiden muss. Sträflich hingegen wäre, wenn man einzelnen Regionen eine Streichung zugesteht und sie somit gegenüber anderen Regionen bevorzugt. Letztendlich erzeugen alle gleichermassen Schutt und Abfall. Wenn wir mit dem Streichen anfangen, wird dies etliche Anträge auf Streichungen nach sich ziehen, bis wir letztendlich keine freien Stellen mehr auf der Karte finden. Und das würde bedeuten, dass der Kantonsrat seinen Auftrag nicht erfüllt hat. Das Kreismodell hingegen garantiert, dass wir genügend Kapazitäten im Kanton sicherstellen, ohne dass dies für einzelne Regionen zu einer übermässigen Belastung wird.

Ratspräsident Bruno Walliser unterbricht: Einen Moment Herr Wiederkehr. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich bitte Sie jetzt doch noch zum Schluss um etwas Aufmerksamkeit, sonst merke ich gar nicht, wann Herr Wiederkehr fertig ist, wenn es so laut ist.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) fährt fort: Zunehmend ist damit auch gewährleistet, dass trotzdem innerhalb des Kantons ein gewisser Wettbewerb zwischen den Anbietern entsteht. Fehlt dies, käme es zu erhöhten Preisen und zu einem Transport-Tourismus über die Kantons- oder gar Landesgrenzen hinweg. Die ist in keinem Fall erstrebenswert. Die CVP-Fraktion unterstützt aus all diesen Gründen ziemlich strikt die ursprüngliche Fassung des Richtplanes und ersucht die anderen Fraktionen, es uns gleichzutun.

Rico Brazerol (BDP, Horgen): Ich will Sie nicht unnötig lange quälen und mache nur einen kurzen Parteiwerbespot: Die BDP setzt sich aktiv für einen geordneten Atomausstieg sowie für die Förderung erneuerbaren Ressourcen und technologischer Innovationen ein, darum dürfte es nicht wahnsinnig überraschen, wenn wir im Bereich Energie nicht immer auf der bürgerlichen Linie sind.

Anders sieht das im Bereich Abfall beziehungsweise Entsorgung aus. Wir verstehen, dass keiner eine Deponie vor der Haustür haben will, und es ist klar, dass die meisten von uns und die betroffenen Kantone ein geologisches Tiefenlager ablehnen. Aber wir haben eine Verantwortung und die müssen wir auch wahrnehmen, wenn es unangenehm ist.

Regierungsrat Markus Kägi: Die umfassende Überarbeitung des Kapitels «Versorgung, Entsorgung» wurde mit Beschluss vom 24. November 2009 vom Kantonsrat festgesetzt. Die Genehmigung durch den Bund erfolgte im Dezember 2010. Das Kapitel ist deshalb weitgehend unverändert in die Gesamtprüfung eingeflossen und die Anpassungen sind im Vergleich zu anderen Richtplan-Kapiteln gering.

Im Rahmen der Bearbeitung der Einwendungen aus der öffentlichen Auflage wurden daher lediglich kleine Aktualisierungen und Präzisierungen vorgenommen.

In den Kapiteln «Materialgewinnung» und «Abfall» wurden die Objektlisten bezüglich Abbau und Restvolumen auf den aktuellen Stand gebracht. Am umstrittenen Materialgewinnungsgebiet «Lindau-Tagelswangen» wurde festgehalten. Die Gemeinde wurde von der zuständigen Kommission angehört. Die unter Punkt 5.3.2 formulierten

Bedingungen ermöglichen aus meiner Sicht einen zweckmässigen und umweltverträglichen Kiesabbau.

Ebenfalls festgehalten wurde an den nach langen Diskussionen im November 2009 vom Kantonsrat festgesetzten Deponiestandorten. Das Kreismodell, das heisst, dass in einer bestimmten Region nur eine Deponie desselben Typs betrieben werden kann, garantiert eine auf dem Prinzip der Nachhaltigkeit basierenden Umsetzung. Aufgrund veränderter Grundlagen in der Versorgung wurden Anpassungen im Netz der Höchst- und Hochspannungsleitungen sowie der Gasleitungen vorgenommen sowie mittel- und langfristig notwendige Standorte für Unterwerke in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Es hat sich gezeigt, dass die Landsicherung für derartige Infrastrukturanlagen zunehmend schwieriger geworden ist. Die Standortsicherung im kantonalen Richtplan gewinnt sehr stark an Bedeutung.

Alles in allem wurden also hauptsächlich die Richtplaneinträge aktualisiert und, vor allem im Vergleich mit den anderen Richtplan-Kapiteln, nur kleine Änderungen vorgenommen. Ich wollte nicht, dass sich die intensiven Diskussionen von 2009 um die Deponiestandorte wiederholen, meine Damen und Herren, sondern dass an dem damals erreichten Konsens weitergearbeitet werden kann. Ich bitte Sie nur dann Anpassungen vorzunehmen, wenn dies aufgrund von neuen Erkenntnissen im Vergleich zur Richtplanrevision 2009 auch tatsächlich gerechtfertigt erscheint. Ich erachte es jedenfalls hinsichtlich der Planungs- und insbesondere der Rechtssicherheit als problematisch, wenn erst kürzlich vom Kantonsrat gefällte Entscheide einfach wieder umgestossen werden. Der Regierungsrat hat diese Vorgabe grundsätzlich respektiert. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Ratspräsident Bruno Walliser: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, mit den Worten von Regierungsrat Markus Kägi haben wir die Grundsatzdebatte zum Kapitel 5, Versorgung, Entsorgung abgeschlossen. Ich denke, heute Nachmittag haben Sie mich besonders gefordert, in allen Belangen, mit allen verschiedenen Vorstossarten. Aber ich freue mich jetzt, wie Sie wahrscheinlich auch, auf das Wochenende. Diejenigen, die die Unterlagen nicht brauchen am Samstag und Sonntag, können sie heute Abend hier oben deponieren. Alles, was unter der Bank liegt, wird entsorgt. Ich freue mich darauf, Sie

wieder in gewohnter Frische am Montagmorgen um 8.15 Uhr zu begrüßen.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Zu viele Kompetenzen für die Konzessionsbehörde bei der Nutzung des Untergrundes**
Postulat *Martin Farner (FDP, Oberstammheim)*
- **Nachfolgenutzung für Grundstück des Kinderspitals Zürich**
Anfrage *Kathy Steiner (Grüne, Zürich)*
- **Verletzung der Gebietshoheit durch Staatsanwaltschaft und Justizdirektion**
Anfrage *Claudio Schmid (SVP, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 17.55 Uhr

Zürich, den 14. März 2014

Der Protokollführer:
Daniel Bitterli

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 5. April 2014.