



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

186. Sitzung, Montag, 22. Januar 2007, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 13316*
- Gratulation zum Erfolg an der Snowboard-Weltmeisterschaft..... *Seite 13317*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 13317*

2. GATS und der Kanton Zürich

Postulat von Andrea Kennel Schnider (SP, Dübendorf), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) vom 21. August 2006

[KR-Nr. 217/2006](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... *Seite 13317*

3. Einrichten von Mobilitätszentralen

Postulat von Priska Seiler Graf (SP, Kloten) und Marianne Trüb Klingler (SP, Dättlikon) vom 21. August 2006

[KR-Nr. 232/2006](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... *Seite 13318*

4. Westumfahrung/N4 und Verkehrskonzept Öffentlicher Verkehr

Postulat von Christoph Holenstein (CVP, Zürich), Eva Torp (SP, Hedingen) und Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau) vom 15. Januar 2007

[KR-Nr. 8/2007](#), Antrag auf Dringlichkeit..... *Seite 13318*

5. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Chancen für Kinder» (*Ausgabenbremse*)

Antrag des Regierungsrates vom 1. Juni 2005 und geänderter Antrag der KSSG vom 5. Dezember 2006

4181d Seite 13320

6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

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

4222a Seite 13334

Verschiedenes

– Begrüssung des Städtzürcher Gemeinderatspräsidenten Seite 13382

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Persönliche Erklärung von Marcel Burlet, Regensdorf, zu einer Aktion der Umweltorganisation «umverkehR» vor dem Rathaus* Seite 13348

– Rücktrittserklärungen

- *Rücktritt von Roger Wyler, Wermatswil, als Oberrichter* Seite 13385

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf vier Anfragen zugestellt:

KR-Nrn. 301/2006, 302/2006, 392/2006, 393/2006.

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 185. Sitzung vom 15. Januar 2007, 8.15 Uhr.

Gratulation zum Erfolg an der Snowboard-Weltmeisterschaft

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: An der Snowboard-Weltmeisterschaft in Arosa haben die Brüder Simon und Philipp Schoch unserem Kanton und vor allem ihrer Gemeinde Fischenthal wieder alle Ehre gemacht. Ich gratuliere den beiden Sportlern zu ihrer grossartigen Leistung. (*Applaus.*)

2. GATS und der Kanton Zürich

Postulat von Andrea Kennel Schnider (SP, Dübendorf), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) vom 21. August 2006

[KR-Nr. 217/2006](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Bruno Grossmann verlangt Nichtüberweisung. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Einrichten von Mobilitätszentralen

Postulat von Priska Seiler Graf (SP, Kloten) und Marianne Trüb Klinger (SP, Dättlikon) vom 21. August 2006

[KR-Nr. 232/2006](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Heinrich Frei (SVP, Kloten): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Heinrich Frei verlangt Nichtüberweisung. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Westumfahrung/N4 und Verkehrskonzept Öffentlicher Verkehr

Postulat von Christoph Holenstein (CVP, Zürich), Eva Torp (SP, Hedingen) und Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau) vom 15. Januar 2007

[KR-Nr. 8/2007](#), Antrag auf Dringlichkeit

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Da der Üetlibergtunnel und die Westumfahrung, in bau- und planungsrechtlichen Dimensionen gerechnet, kurz vor der Eröffnung stehen, ist es jetzt fünf Minuten vor zwölf. Damit die Pendler mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels im Jahr 2008 nicht wieder mit dem Auto in die Stadt fahren, muss die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Raum Zürich Süd und Zürich West bis zu diesem Zeitpunkt umgesetzt sein. Leider existiert bis dann der unterirdische Bahnhof Löwenstrasse, der den öffentlichen Bahnverkehr aus dem Raum Zürich Süd und der Innerschweiz aufnehmen soll, noch nicht. Ursprünglich war von gleichzeitiger Eröffnung der Strassen- und Bahninfrastruktur die Rede. Davon sind wir nun weit entfernt. Es besteht nun die Gefahr, dass dem öffentlichen Verkehr in diesem Gebiet mit Bevölkerungswachstum ein Konkurrenznachteil entsteht. Die neuen und anderen Strassenführungen sind daher unbedingt auch für den öffentlichen Busverkehr zu nutzen, der

in diesem Gebiet eine sehr wichtige Rolle spielt für die Feinverteilung wie auch für die Anbindung an die Stadt Zürich. So ist zum Beispiel eineinhalb Jahre vor der Eröffnung des Üetlibergtunnels immer noch unklar, was mit den schon lange geplanten Schnellbusverbindungen zum Knonaueramt und aus dem Aargauer Freiamt nach Wiedikon und Enge passiert. Wenn man bedenkt, dass es für die Umsetzung auf beiden Seiten des Tunnels noch bauliche und strassenseitige Massnahmen braucht, andere Kantone involviert sind und die Anbindung an das S-Bahnnetz und das Stadtzürcher ÖV-Netz verbessert respektive geklärt werden muss, besteht die Dringlichkeit.

Ich bitte Sie, die Dringlichkeit zu unterstützen. Besten Dank.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Das Postulat [8/2007](#) ist weder dringlich noch nötig und nichts als ein Papiertiger, der nach einer Antwort der Verwaltung im Papierkorb landen wird. Der Regierungsrat hat den Auftrag den entsprechenden Verwaltungen übergeben und diese müssen die Projekte ausarbeiten, begleiten und überprüfen. Solche unnötigen Postulate belasten die Fachleute in der Verwaltung. Sie bringen Mehraufwand, blähen den ganzen Verwaltungsapparat auf und verursachen somit auch Mehrkosten. Lassen Sie die Verwaltungen, die ihren klaren Auftrag haben, arbeiten. Die Rahmenbedingungen sind Inhalt des Projektes und nur die entsprechenden Fachleute wissen, wo, wann und wie Verbesserungen nötig sind. Diese müssen zudem die Normen des Bundes einhalten.

Lehnen Sie die Dringlichkeit ab!

Eva Torp (SP, Hedingen): Das Postulat hat doch eine wichtige Aussage und ist im Moment dringlich, weil sich vor und hinter dem Üetliberg Riesenverkehrströme anders bewegen werden. Wir wissen nicht, wie der ÖV diese Strasse passieren kann, wie er durchkommt. Es braucht ein gutes Verkehrskonzept. Wir bitten Sie deshalb, jetzt das dringliche Postulat zu unterstützen, denn der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) arbeitet jetzt am Konzept, und es tut uns gut, wenn wir als Kanton mithelfen und unterstützen. Danke.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 86 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist dringlich erklärt.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Regierungsrat hat zum dringlichen Postulat innert vier Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Chancen für Kinder» (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 1. Juni 2005 und geänderter Antrag der KSSG vom 5. Dezember 2006 **4181d**

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch.

Grundsatzdebatte

Christoph Schürch (SP, Winterthur), Präsident der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit (KSSG): Wir haben dieses Geschäft schon einmal im Rat behandelt, nämlich am 23. Oktober 2006. Dabei haben wir übersehen, dass gemäss Paragraph 132 des Gesetzes über die politischen Rechte die Zustimmung des Kantonsrates zu einer ausformulierten Volksinitiative dazu führt, dass diese als eigener Beschluss des Parlaments gilt und es in diesem Fall nur dann zur Volksabstimmung kommt, wenn gegen den Entscheid des Rates ein Referendum ergriffen wird. Über diese Bestimmung des Gesetzes über die politischen Rechte sind wir bei der ersten Behandlung der Volksinitiative im Oktober also gestolpert. Damals gingen sowohl das Parlament als auch die Initiantinnen und Initianten auf der Zuschauertribüne davon aus, dass es im Frühjahr 2007 auf jeden Fall zu einer Volksabstimmung über die Initiative «Chancen für Kinder» kommen würde und der Rat lediglich über eine Abstimmungsempfehlung zu befinden habe.

Die Geschäftsleitung hat diesen Verfahrensfehler in der Zwischenzeit korrigiert, indem sie dem Kantonsrat die Aufhebung des seinerzeitigen Beschlusses und die Zuweisung des Geschäftes an die KSSG zur erneuten Antragstellung beantragt hatte. Der Rat hat diesem Antrag am 27. November 2006 zugestimmt.

Wie Sie dem Dispositiv zur Vorlage 4181d entnehmen können, unterstützt die KSSG mit 8 zu 7 Stimmen immer noch das Begehren der Volksinitiative «Chancen für Kinder» und beantragt damit dem Kantonsrat, das Gesetz über die kantonalen Ergänzungsleistungen für Familien ohne existenzsicherndes Einkommen – so genanntes Tessiner-Modell – zu erlassen. Das mit der ausformulierten Initiative vorgeschlagene Gesetz sieht Ergänzungsleistungen für einkommensschwache Familien mit noch nicht schulpflichtigen Kindern vor.

Die Abstimmung über diesen Antrag der Kommissionsmehrheit untersteht im Rat der Ausgabenbremse, da für das Zustandekommen eines zustimmenden Entscheids im Parlament eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Im Falle einer Zustimmung durch den Rat würde das neue Gesetz nämlich das Budget des Kantons und der Gemeinden zusätzlich mit rund 45 Millionen beziehungsweise zirka 65 Millionen Franken belasten und es würde, wie ich dies bereits ausgeführt habe, ohne Volksabstimmung in Kraft treten, falls nicht ein Referendum dagegen eingereicht wird. Unterliegt hingegen der Mehrheitsantrag der KSSG heute im Rat oder scheitert es an der Ausgabenbremse, so kommt es zu einer Volksabstimmung.

Die KSSG hat nach Rücksprache mit der Geschäftsleitung durch Rechtsanwalt Matthias Hauser ein juristisches Kurzgutachten zum formalen Vorgehen erstellen lassen. Das ehemalige Mitglied des Zürcher Verfassungsrates ist dabei zu folgendem Schluss gekommen, den ich an dieser Stelle wörtlich zitiere: «Beschliesst der Kantonsrat die Zustimmung zu einer ausformulierten Initiative und stellt er dieser keinen Gegenvorschlag gegenüber, so gilt gemäss Paragraph 132 des Gesetzes über die politischen Rechte das Initiativbegehren als sein eigener Beschluss. Dieser untersteht dem Referendum. Ziel dieser Bestimmung ist es, die weitere Behandlung des Beschlusses festzulegen: Er soll genauso wie entsprechende Kantonsratsbeschlüsse dem obligatorischen oder fakultativen Referendum unterstehen.»

Ich komme zum Schluss: Die Kommissionsmehrheit unterstützt das Begehren der Volksinitiative nach wie vor und unterstützt den Erlass des neuen Gesetzes über die kantonalen Ergänzungsleistungen für

Familien ohne existenzsicherndes Einkommen. Sie verspricht sich neben einer spürbaren Verbesserung der finanziellen Situation der einkommensschwachen Familien mit noch nicht schulpflichtigen Kindern auch eine deutliche Entlastung im Bereich der Sozialhilfe, da Familien auf Grund der neuen Ergänzungsleistungen künftig nur noch in Ausnahmefällen auf Sozialhilfeleistungen angewiesen sein werden.

Die Kommissionsminderheit lehnt die Volksinitiative in Übereinstimmung mit dem Regierungsrat in erster Linie aus finanzpolitischen Erwägungen ab. Gemäss Schätzung des Regierungsrates betragen die Mehraufwendungen dafür jährlich rund 110 Millionen Franken. Überdies soll sich nach dem Dafürhalten der Minderheit das staatliche Handeln weiterhin auch danach ausrichten, die Eigenverantwortung der Familien zu stärken und am Grundsatz festzuhalten, wonach der Unterhalt der Familie beziehungsweise der Kinder in erster Linie in die Verantwortung der Eltern fällt.

Peter A. Schmid (SP, Zürich): Wir haben uns bereits am 23. Oktober 2006 mit der Volksinitiative «Chancen für Kinder» beschäftigt. Die SP war damals voll für diese Volksinitiative und wir sind auch heute dafür und werden uns auch heute dafür einsetzen, dass diese Initiative im Kantonsrat zumindest eine relative Annahme erfährt. Wir haben uns damals, also im Oktober, mit einem knappen Mehr für diese Volksinitiative ausgesprochen. Von daher war es für uns – sagen wir mal – sehr bedauerlich, dass dieser formale Fehler entstanden ist. An unserer Meinung zu dieser Volksinitiative hat sich in der Zwischenzeit selbstverständlich nichts geändert. Weiterhin unterstützen wir sie.

Nach dem deutlichen Resultat für das Kinderzulagengesetz vom 26. November 2006 ist unsere Haltung sogar noch verstärkt worden. Ich erinnere: Über 63 Prozent der Zürcherinnen und Zürcher haben sich für eine Erhöhung der Kinderzulagen ausgesprochen und sind den Befürworterinnen und Befürwortern in der Argumentation letztlich gefolgt, dass nämlich für Familien in der Schweiz mehr unternommen werden muss; dies vor allem auch für ärmere Familien im Kanton Zürich. Das ist von grosser Wichtigkeit, denn ich erinnere auch daran, einfach eine Zahl: 20'000 Kinder leben im Kanton Zürich in Armut, sind also von der Problematik betroffen, die diese Volksinitiative beheben will. Das Gesetz für die Kinderzulagen, das wir eben angenommen haben, wird bei diesen Kindern keine Lösung mit sich bringen, denn es zielt zu wenig auf die strukturellen Probleme, und gerade

diese strukturellen Probleme will die Volksinitiative bekämpfen. Ich habe das am 23. Oktober 2006 ausgeführt und wir haben uns in der Kommission darauf geeinigt, dass wir da nicht mehr vertieft darauf eingehen wollen. Für uns ist aber die Volksinitiative ein zweckdienliches, letztlich kostengünstiges Instrument, um eben Familienarmut in diesem Kanton zu beseitigen.

Wir empfehlen daher die Volksinitiative auch heute zur Annahme. Wir sind uns bewusst – das hat Christoph Schürch ausgeführt –, dass wir wahrscheinlich an der Ausgabenbremse scheitern werden. Nur ist das nicht weiter schlimm, weil wir schon im Oktober davon ausgegangen sind, dass diese Volksinitiative vor das Volk gehört, und weil wir auch darüber glücklich sind, dass das Volk selber nicht durch dieses unsinnige Instrument der Ausgabenbremse in seinen Entscheidungen behindert wird.

Noch eine Bemerkung zur Information an die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger: Wenn heute die relative Mehrheit dieses Rates der Volksinitiative zustimmen wird und danach wegen der Ausgabenbremse formal kein zustimmender Beschluss des Rates zu Stande kommt, dann verlangen wir, dass in der Abstimmungsbroschüre die Situation deutlich dargestellt wird und auch deutlich gemacht wird, dass eine relative Mehrheit dieses Rates der Volksinitiative zugestimmt und sie also zur Annahme empfohlen hat. In dem Sinne bitte ich Sie, heute dieser Volksinitiative nochmals zuzustimmen.

Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich): Wir haben es im Herbst gesagt, wir sagen es heute wieder: Es ist für uns Grüne eine der wichtigsten sozialpolitischen Vorlagen in letzter Zeit. Seit die Armut auch in der Schweiz wieder Thema ist – man glaubte ja mal, das sei quasi erledigt –, ist es nötig, verschiedene wirklich wirksame Mittel gegen die Armut einzuführen. Leider betrifft es vor allem Familien, seien es Alleinerziehende oder seien es Familien mit mehreren Kindern. Und Armut – das weiss man leider – betrifft nicht nur gerade die Familie, die drin ist, sondern des Öftern ist es so, dass die nachkommenden Generationen nicht mehr aus der Armut herausfinden. Die nächste Generation bleibt also in der Armut drin. Das darf nicht sein! Der Kanton ist verpflichtet, die Chancengleichheit aller zu fördern. Armutsbetroffene Kinder – das weiss man aus verschiedensten Studien – haben weniger Chancen. Der Kanton wäre also verpflichtet, da sein Amt auszuüben. Der Vorschlag der Initiative «Chancen für Kinder»

ist sehr pragmatisch und sehr einfach umsetzbar, ist es doch wie bei den Ergänzungsleistungen zu AHV und IV die gleiche Methode, das gleiche System, das hier angewendet werden kann und sich seit über 40 Jahren bewährt hat. Wir haben es in der KSSG vor Ort gesehen: Der Kanton Tessin hat es bereits eingeführt, er hat es sehr wirksam eingeführt und hat damit einen Grossteil der armutsbetroffenen Familien aus dieser Situation retten können.

Die Initiative ist auch so pragmatisch. Es ist so, dass sie beschränkt ist für Kinder im Vorschulalter, also genau dann, wenn die Betroffenheit beziehungsweise wenn Entwicklungsschäden ganz stark sind, werden die Familien unterstützt, damit sie in den ersten sechs Jahren nicht dauernd von Geldsorgen belastet sind.

Es kam dann das Argument, und vielleicht kommt es heute wieder, es sei dann noch stigmatisierender für die Leute, die in der Sozialhilfe sind. Aber das ist doch eines der eigenartigsten Argumente. Sonst heisst es immer wieder, es müsse alles getan werden, damit möglichst wenige in der Sozialhilfe sind. Die Sozialhilfe ist auch dazu angelegt, dass es eine reine Übergangssituation ist. Sie wurde so konzipiert. Das schweizerische Sozialwesen ist so aufgebaut, dass für strukturelle Probleme eine dauernde Sozialversicherung eingeführt werden soll. Genau auf diesem System, auf dieser Tradition ist die Initiative «Chancen für Kinder» aufgebaut.

Auch das Argument, damit würden die Familien davon abgehalten, selber zu arbeiten, ist falsch. Denn die Erwerbsarbeit wird mit dieser Initiative, mit diesem Modell angerechnet. Zudem ist es eine Verpflichtung, dass eine Person arbeiten muss. Auch die Kleinkinderbeiträge sind leider nicht ausreichend. Sie sind nicht existenzsichernd und zudem ab zwei Jahren bereits fertig. Leider hilft auch das immer wieder oft von Seiten der Bürgerlichen vorgebrachte Argument nicht, die Steuerentlastung sei das wirksame Mittel gegen Armut. Bei armutsbetroffenen Familien sind die Steuern so gering; da wirkt sich das nicht effektiv auf ihr Budget aus.

Und zu guter Letzt noch das Argument der Kosten. Das ist wahrscheinlich eines der schlechtesten, auch wenn es praktisch das einzige ist, das die Regierung als Gegenargument zu bieten hat. Es wird erwähnt, das ganze Paket koste 110 Millionen Franken. Davon hat der Kanton nur gerade 45 Millionen Franken zu berappen, also gerade mal 5 Promille des Budgets. Und zudem ist bei der Rechnung des Regierungsrates nicht eingerechnet, dass damit ja eine Umverteilung pas-

siert, sprich: Ein Grossteil der Kosten ist weg bei der Sozialhilfe, was wiederum den Kanton und vor allem die Gemeinden betrifft. Es ist also praktisch ein Nullsummenspiel, das aber für die Familien eine enorm grosse Wirkung hat und sie tatsächlich aus ihrer armutsbetroffenen Situation herausführt.

Wir waren damals für diese Initiative, wir sind heute vehement für diese Initiative und werden uns mit grossem Engagement auch im Abstimmungskampf einsetzen. Und wir sind sehr zuversichtlich, dass das Zürcher Volk diese Situation einsieht, keine armutsbetroffenen Familien mehr will und wiederum Ja sagt zu dieser Initiative.

Ernst Stocker-Rusterholz (SVP, Wädenswil): Nachdem jetzt die Sozialarbeiter-Lobby gesprochen hat, möchte ich mir nicht verkneifen, auch noch das Wort zu ergreifen, und zwar als Stadtpräsident oder als Gemeindevertreter.

Letzten Freitagmorgen wurden wir vom Leitenden Ausschuss der Gemeindepräsidenten vom Kanton über die Mehrkosten für den Kanton, aber im Speziellen über die Mehrkosten für die Gemeinden aus der NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) informiert: Jetzt sieht es nach zirka 70 Millionen Franken für die Gemeinden aus und etwa 120 Millionen Franken für den Kanton. Man hat gesagt, man brauche dies, diese NFA sei nötig, und das Volk hat zugestimmt. Wir nehmen das zur Kenntnis. Heute Morgen stimmen wir wieder über einen Brocken ab, und darum melde ich mich zu Wort. Paragraf 22: «Die zuständige Gemeinde trägt die Kosten und Leistungen dieser Durchführung.» Wieder etwa 150 Millionen Franken, ein grosser Teil für die Gemeinden. Und wenn Katharina Prelicz vorhin gesagt hat, das werde aufgefangen, es gehe «fifty-fifty auf», dann nimmt mich jetzt wunder, mit welchem Geld sie diesen Familien helfen will, von denen sie vorher gesprochen hat. Das stimmt doch hinten und vorne nicht, was Sie jetzt gesagt haben! Ich sehe, man belastet in diesem Rat die Gemeinden. Und wer zahlt den ganzen «Bettel»? So geht es nicht! Jede und jeder – ich spreche jetzt von den Mitteparteien –, die oder der während der letzten Budgetdebatte im Dezember gesagt hat «Wir müssen diesen Finanzhaushalt ins Lot bringen», wird unglaublich, wenn er dieser Initiative zustimmt. Und ich meine, diese Initiative heisst nicht «Chancen für Kinder», sondern die heisst «Schulden an unsere Kinder». Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Blanca Ramer-Stäubli (CVP, Urdorf): Eigentlich wollten wir keine grosse Debatte mehr führen, aber nun, da es losgegangen ist, muss auch ich sprechen. Als Vertreterin der CVP im Initiativ- und im Abstimmungskomitee war meine Freude anlässlich der letzten Abstimmung im Kantonsrat natürlich riesig. Mit 85 zu 84 Stimmen hatte der Kantonsrat dieser Vorlage zugestimmt. Die Freude dauerte leider allzu kurz. Es heisst nun: Das ganze Prozedere nochmals, dieses Mal hoffentlich korrekt und inklusive Ausgabenbremse, aber ohne neue Argumente. Unsere Meinung hat sich selbstverständlich nicht geändert. Wir finden immer noch, dass junge Familien mit einem zu niedrigen Einkommen keine Sozialfälle sein sollten. Ihnen muss anders geholfen werden, zum Beispiel nach dem Vorbild des so genannten Tessiner Modells gemäss dem Vorschlag unserer Volksinitiative «Chancen für Kinder». Deshalb lehnen wir den für uns unverständlichen Minderheitsantrag zur Ablehnung der Volksinitiative ab. Dem Gesetz, so wie es vorliegt, stimmen wir zu. Falls die Ausgabenbremse wegen Paragraph 23 zuschlägt, kommt diese Volksinitiative «Chancen für Kinder» vor das Volk. Wir sind zuversichtlich und glauben fest daran, dass dann das Volk mehrheitlich diese Volksinitiative unterstützt, Working Poor bei jungen Familien nicht zu Sozialfällen machen will, sondern diesen jungen Familien beim Start ihrer Kinderphase helfen will. Wir brauchen Kinder, wir brauchen glückliche Kinder – trotz Ausgabenbremse!

Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau): Keine Armut im Kanton Zürich! Das ist doch die Philosophie, um das geht es. Es geht um Werte und das Image unseres Kantons. Es soll für alle in unserem Kanton eine Lebensgrundlage da sein. Es geht nicht an, dass im reichen Kanton Zürich Familien mit kleinen Kindern unter Armut leiden müssen. Es geht auch nicht an, dass der Kanton Zürich die Steuern senkt und nachher sagt «Dafür haben wir kein Geld». Es ist eine Frage der Prioritäten. Wir müssen dieser Volksinitiative zum Durchbruch verhelfen. Sie wird Probleme lösen auf eine faire und eine würdige Art, gezielt dort, wo es das braucht.

Ich bitte Sie sehr, diese Volksinitiative zu überweisen. Danke.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Gestatten Sie mir ein paar Bemerkungen zum Votum von Ernst Stocker. Wie wäre es denn, wenn diese Lasten vollständig dem Kanton übertragen würden, wenn der Kanton vollständig für das Existenzminimum aller seiner Einwohnerinnen und Einwohner aufkommen würde? Die Antwort von Ihrer Seite kann ich vorwegnehmen: Sie würden sich gegen eine solche Zentralisierung, gegen eine solche Kompensation und gegen die daraus folgende fehlende Transparenz für die Gemeindeverwaltungen und Gemeindeexekutiven mit Händen und Füßen wehren. Also können wir ja davon ausgehen, dass wir uns einig sind, dass die Gemeinden in diesem Bereich eine wichtige Rolle zu spielen haben.

Ernst Stocker, Sie haben zu Recht auf die Verschuldungssituation des Kantons hingewiesen. Die Verschuldungssituation ist auch bei einzelnen Gemeinden nicht gut. Auch auf dieser Ratsseite sitzen Leute, welche Gemeindeexekutivämter innehaben – bis hin zu Gemeindepräsidenten. Diese Leute machen sich auch Sorgen, wenn es ihren Gemeinden finanziell nicht so gut geht. Aber nicht nur die Gemeindebuchhaltungen zeigen Schulden unserer Gesellschaft auf. Kinderarmut ist eine Schuld, die wir ebenfalls weitergeben in Form von schlechter Gesundheit in Folge von mangelnder Bildung, als Folge davon eine «vererbare» Armut. Und das darf in unserer Gesellschaft einfach nicht einreissen, dass Armut «vererbt» wird. Wenn wir zulassen, dass es Working Poor einfach so gibt in unserer Gesellschaft, dass es Kinder einfach so gibt, die in Armut aufwachsen müssen, dann geben wir wirklich Schulden an kommende Generationen weiter. Das darf nicht sein!

Das Modell der Ergänzungsleistungen hat sich bei den Betagten sehr bewährt. Niemand würde 90-jährige Damen und Herren gerne verpflichten, zum Sozialdienst zu gehen. Niemand kann Kindern ermöglichen, selbstständig zur Sozialhilfe zu gehen, wenn ihre Eltern das nicht tun. Und diese Parallelität legt ja das Modell nahe, über das wir gleich abstimmen werden.

Für unsere Fraktion ist sehr wichtig, dass auch dieses Abstimmungsergebnis korrekt und unanfechtbar ist. Wir wissen alle, welche Mängel unser jetziges Abstimmungsverfahren hat, das bald abgeschafft werden wird.

Deshalb beantrage ich

Abstimmung unter Namensaufruf.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Die Haltung der Regierung ist bekannt. Sie lehnt diese Volksinitiative ab. Der Rat hat zu entscheiden, diese Initiative vors Volk zu bringen. Das Volk wird dann ja darüber letztendlich befinden.

Aber ich muss einfach sagen – und das ist auch der Grund, warum ich das Wort ergreife –, was hier im Rat von Katharina Prelicz und jetzt am Schluss noch von Ruedi Lais zur Darstellung gebracht wurde, dass Armut quasi in den Genen gesetzt sei, dass es ein soziales negatives Gen sei und dass Armut auch ein Lebensgesetz sei – dem stelle ich mich ganz klar entgegen. Armut hat viele Gründe. Sie ist selbstverständlich zu bedauern. Aber aus der Armut heraus gibt es auch wieder Chancen, und die hat unsere Gesellschaft zu bringen. Aus diesen Gründen muss ich sagen: Ich lehne es grundsätzlich ab zu behaupten, Armut sei ein Lebensgesetz.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Theresia Weber-Gachnang, Hansruedi Bär, Kurt Bosshard, Oskar Denzler, Willy Haderer, Urs Lauffer und Christian Mettler:

I. Die Volksinitiative «Chancen für Kinder» wird abgelehnt.

II. Die Volksinitiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

III. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst. Die Minderheitsmeinung des Kantonsrates wird von seiner Geschäftsleitung verfasst.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Theresia Weber-Gachnang (SVP, Uetikon a.S.): Ich bin sehr froh, dass Regierungsrat Ruedi Jeker bereits hingewiesen hat auf das, was Ruedi Lais und Katharina Prelicz zu Ihnen gesagt haben. Ich hoffe, dass im kommenden Abstimmungskampf diese Argumente nicht zu sehr verfangen und ich danke auch Ernst Stocker, dass er dezidiert darauf hingewiesen hat, was auf die Gemeinden zukommt. Umso unglaublicher ist das Votum von Ruedi Lais, wenn er mir erzählt, wie viele Exekutivmitglieder es da drüben hätte. Exekutivmitglieder der CVP und der noch linken Parteien, was machen Sie in Ihren Exekutiven? Und wo nehmen Sie die Gelder her beziehungsweise wie argumentieren Sie Ihren Leuten an den Gemeindeversammlungen gegenüber, wenn Sie solche Vorlagen vertreten? Das nähme mich schon wunder. Aber es ist Wahlkampf und ich denke, das ist Ihr Thema im Wahlkampf. Darum haben wir diese heutige Debatte.

Nach wie vor können wir uns nicht einverstanden erklären mit dieser Initiative. Sowohl die SVP wie die FDP werden Nein sagen und werden engagiert gegen diese Vorlage kämpfen. Der Kanton Tessin lebt es vor: Sie haben dort grosse Probleme mit der Finanzierung. Im Kanton Tessin wird von linker Seite bereits die Aufstockung beantragt, dass man auch schulpflichtige Kinder vielleicht hinein nehmen müsste. Wir werden im Kanton Zürich nicht von 110 Millionen Franken sprechen, wir werden auf 150 Millionen Franken kommen, wie das Ernst Stocker bereits gesagt hat. Irgendwer muss das bezahlen. Wenn Sie die Zahlen genau anschauen, sehen Sie auch, dass da Leute profitieren, die bei weitem nicht zu den Working Poor gehören würden, wie Sie das Wort immer so schön nennen. Da kommt bereits ein Teil des Mittelstands hinein, dem wir gerne helfen, dem aber heute schon geholfen ist mit den verschiedenen Vergünstigungen. Sie profitieren von den Steuerabzügen, sie profitieren von den Prämienverbilligungen, sie profitieren von den Kleinkinderbetreuungsbeiträgen und was es sonst noch alles gibt.

Ich bitte Sie inständig, alle auf der bürgerlichen Seite, für die Abstimmung anwesend zu sein; alle, damit das Resultat wirklich ehrlich ist und damit die Ausgabenbremse nur noch zur Farce wird und wir überzeugt Nein sagen können. Vielen Dank.

Urs Lauffer (FDP, Zürich): Ich bin mir schon bewusst, dass nicht alles, was wir in diesem Rat sagen, für die Ewigkeit bestimmt ist. Aber

so schlecht ist das Selbstbewusstsein unserer Fraktion nicht, dass wir den Eindruck hätten, wir müssten Debatten, die wir vor kurzem geführt haben, wiederholen. Wir verzichten darum auf materielle Ausführungen und werden bei unserem Standpunkt bleiben.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Nachdem nun von der linken Seite wieder eine volle Debatte anberaumt wurde, obwohl wir eigentlich in Absprache effizient arbeiten wollten, da wir diese Debatte schon geführt haben. Das kann jetzt nicht dazu führen, dass wir überhaupt nichts sagen dazu.

Lebensrückblick eines 80-Jährigen im Jahr 2090: Am Anfang war die Kleinkinderzulage. Es folgte nach dem Fortlaufen des Vaters die Alimentenbevorschussung und nach Ihrem Gusto dann auch irgendwann die Rente für Kinder. Es folgte die Sozialhilfe. Es kam irgendwann die Arbeitslosenhilfe zum Zuge. Es folgte wieder Sozialhilfe. So ging das hin und her und endlich trat dann die IV-Rente an Stelle der Bemühungen, sich aus eigenen Mitteln über Wasser zu halten. Und heute sind wir natürlich bei der AHV. So sollte ein Leben eigentlich nicht aussehen, und vor allem nicht für grosse Teile der Bevölkerung.

Wir von der KSSG konnten uns im Tessin von Regierungsseite orientieren lassen, wie dieses Chancenmodell für Kinder funktioniert. Die Tessiner sind heute selber nicht mehr so überzeugt, ob das die richtige und wirklich gute Lösung war. Mit diesen Ergänzungsleistungen hat der Tessin innert zwei Jahren 30 Millionen Franken mehr ausgegeben. Bei einem Systemwechsel in diesem Sinne kämen wir beim Kanton Zürich mit Sicherheit auf 150, wenn nicht gegen 200 Millionen Franken jährlich. Und dann kommt noch dazu, dass diese Volksinitiative sich wieder einmal mehr gegen die Sozialhilfe wendet, eine Sozialhilfe, die heute im Kanton Zürich sehr gut funktioniert und dort, wo sie nötig ist, auch sehr gute Leistungen bringt. Wir haben einen ständigen Ausbau der Sozialausgaben, es sei erinnert: am 1. Januar 2004 die Krankenkassenrückvergütung auf 80 Prozent, jetzt sogar mit Beschluss des Budgets auf das Laufende Jahr. Betroffen sind 50 Prozent Kinder und junge Erwachsene. Seit dem 1. Juli 2005 Mutterschaftsentschädigung, im November 2006 Abstimmung über die Einführung der Kinderzulagen auf eidgenössischer Ebene. Wenn wir so weiterfahren, können wir wirklich nichts anderes mehr tun, als für die Sozialhilfe zu arbeiten. Erinnern wir uns: Ergänzungsleistungen waren ursprünglich vorgesehen, um eine Übergangssituation zu bewältigen, für

diejenigen, die nach der Schaffung der AHV noch keine Rente erhielten. Leider kam es anders. Es wurde zu einer ständigen Institution, zu einer ständigen Ergänzung der AHV.

Dieser Weg muss gebrochen werden! Verhindern wir eine Verrentung grosser Teile unserer Bevölkerung! Lehnen Sie diese Initiative ab. Danke.

Abstimmung

Für den Antrag, die Abstimmung unter Namensaufruf durchzuführen, stimmen 77 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 30 Stimmen erreicht. Die Abstimmung wird unter Namensaufruf durchgeführt.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Zu dieser Abstimmung Folgendes: Die Abstimmung untersteht bezüglich des Kommissionsantrags der Ausgabenbremse. Der Rat besteht zurzeit aus 179 Mitgliedern. Deshalb braucht es für die Zustimmung zum Kommissionsantrag mindestens 90 Stimmen. Kommen für den Kommissionsantrag weniger als 90 Stimmen zu Stande, ist er – und damit die Volksinitiative – abgelehnt.

Ich stimme nun unter Namensaufruf über den Kommissionsantrag ab.

Abstimmung unter Namensaufruf

Für den Kommissionsantrag stimmen folgende 87 Ratsmitglieder:

Amstutz Hanspeter (EVP, Fehraltorf); Anderegg Peter (SP, Dübendorf); Annen Ueli (SP, Illnau-Effretikon); Attenhofer Hartmuth (SP, Zürich); Brandenberger Markus (SP, Uetikon am See); Braunschweig-Lütolf Ursula (SP, Winterthur); Brunner Robert (Grüne, Steinmaur); Büchi-Wild Renate (SP, Richterswil); Burger Andreas (SP, Urdorf); Bürgi André (SP, Bülach); Burlet Marcel (SP, Regensdorf); Bussmann Barbara (SP, Volketswil); Bütler Vinzenz (CVP, Wädenswil); De Mestral Yves (SP, Zürich); Derisiotis-Scherrer Elisabeth (SP, Zollikon); Dollenmeier Stefan (EDU, Rüti); Dürr Lucius (CVP, Zürich); Egg Bernhard (SP, Elgg); Fahrni Hans (EVP, Winterthur); Feldmann Stefan (SP, Uster); Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Furrer Käthi (SP, Dachsen); Furter Willy (EVP, Zürich); Germann Willy (CVP,

Winterthur); Golta Raphael (SP, Zürich); Götsch Neukom Regula (SP, Kloten); Grob Urs (SP, Adliswil); Gschwind Benedikt (SP, Zürich); Gübeli Jacqueline (SP, Horgen); Guyer Esther (Grüne, Zürich); Hächler Patrick (CVP, Gossau); Hardegger Thomas (SP, Rümlang); Hildebrand Esther (Grüne, Illnau-Effretikon); Hirt Richard (CVP, Fällanden); Holenstein Christoph (CVP, Zürich); Holenstein Weidmann Pia (SP, Affoltern a.A.); Hübscher Lilith Claudia (Grüne, Winterthur); Hug Adrian (CVP, Zürich); Jaggi Katrin (SP, Zürich); Jauch Heinz (EVP, Dübendorf); Keller Ueli (SP, Zürich); Kennel Schnider Andrea (SP, Dübendorf); Krebs Cécile (SP, Winterthur); Kull Martin (SP, Wald); Lais Ruedi (SP, Wallisellen); Lalli Emy (SP, Zürich); Leiser Brigitta (CVP, Regensdorf); Leuzinger Romana (SP, Zürich); Maeder-Zuberbühler Karin (SP, Rüti); Maier Thomas (GLP, Dübendorf); Margreiter Ralf (Grüne, Oberrieden); Mauchle Thea (SP, Zürich); Müller-Jaag Lisette (EVP, Knonau); Munz Roland (SP, Zürich); Naef Martin (SP, Zürich); Petri Gabriele (Grüne, Zürich); Prelicz-Huber Katharina (Grüne, Zürich); Ramer-Stäubli Blanca (CVP, Urdorf); Reinhard Peter (EVP, Kloten); Riedi Anna Maria (SP, Zürich); Rihs-Lanz Susanne (Grüne, Glattfelden); Rohweder-Lischer Maria (Grüne, Uetikon a.S.); Rusca Speck Susanna (SP, Zürich); Scheffeldt Kern Elisabeth (SP, Schlieren); Schmid Lorenz (CVP, Männedorf); Schmid Peter A. (SP, Zürich); Schulthess Peter (SP, Stäfa); Schürch Christoph (SP, Winterthur); Seiler Graf Priska (SP, Kloten); Seiz-Gut Silvia (SP, Zürich); Serra Jorge (SP, Winterthur); Sprecher Andrea (SP, Zürich); Spring Monika (SP, Zürich); Steiner Rolf (SP, Dietikon); Strahm Hedi (SP, Winterthur); Torp Eva (SP, Hedingen); Tremp Johanna (SP, Zürich); Trüb Klingler Marianne (SP, Dättlikon); Vieli-Platzer Natalie (Grüne, Zürich); Weber Peter (Grüne, Wald); Weibel Thomas (GLP, Horgen); Widmer Graf Andrea (parteilos, Zürich); Wiederkehr Josef (CVP, Dietikon); Ziegler Sabine (SP, Zürich); Ziegler Thomas (EVP, Elgg); Ziltener Erika (SP, Zürich); Zollinger Johannes (EVP, Wädenswil).

Gegen den Kommissionsantrag stimmen folgende 88 Ratsmitglieder:

Achermann Christian (SVP, Winterthur); Angelsberger Barbara (FDP, Urdorf); Appenzeller John (SVP, Aeugst a.A.); Arnold Martin (SVP, Oberrieden); Bachmann Ernst (SVP, Zürich); Badertscher Beat (FDP, Zürich); Bär Hansruedi (SVP, Zürich); Bergmann Adrian (SVP, Meilen); Bernasconi-Aeppli Susanne (FDP, Zürich); Bernoulli Rita (FDP,

Dübendorf); Bosshard Kurt (SVP, Uster); Bosshard Werner (SVP, Rümlang); Brunner Ernst (SVP, Illnau-Effretikon); Clerici Max F. (FDP, Horgen); Denzler Oskar (FDP, Winterthur); Egloff Hans (SVP, Aesch b. Birmensdorf); Fischer Hans Jörg (SD, Egg); Frehsner-Aebersold Rosmarie (SVP, Dietikon); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Frei Hans Peter (SVP, Embrach); Frei Heinrich (SVP, Kloten); Frei-Baumann Ruth (SVP, Gibswil); Grossmann Bruno (SVP, Wallisellen); Guex Gaston (FDP, Zumikon); Habicher Lorenz (SVP, Zürich); Haderer Willy (SVP, Unterengstringen); Hartmann Hansruedi (FDP, Gossau); Haug Hanspeter (SVP, Weiningen); Hauser Matthias (SVP, Hüntwangen); Heer Alfred (SVP, Zürich); Heiniger Thomas (FDP, Adliswil); Hess Felix (SVP, Mönchaltorf); Heusser Hans-Heinrich (SVP, Seegräben); Honegger Werner (SVP, Bubikon); Hürlimann Werner (SVP, Uster); Isler René (SVP, Winterthur); Jenny Rolf (SVP, Herrliberg); Johner-Gähwiler Brigitta (FDP, Urdorf); Jucker Johann (SVP, Neerach); Kern Othmar (SVP, Bülach); Kläy Dieter (FDP, Winterthur); Kübler Ueli (SVP, Männedorf); Kuhn Regula (SVP, Illnau-Effretikon); Kull-Benz Katharina (FDP, Zollikon); Lauffer Urs (FDP, Zürich); Leuthold Jürg (SVP, Aeugst a.A.); Mächler Peter (SVP, Zürich); Manser Emil (SVP, Winterthur); Marty Robert (FDP, Affoltern a.A.); Meier Oliver B. (SVP, Zürich); Menzi Ruedi (SVP, Rüti); Mettler Christian (SVP, Zürich); Meyer Ernst (SVP, Andelfingen); Minder-Roost Irene (SVP, Seuzach); Moor-Schwarz Ursula (SVP, Höri); Mossdorf Martin (FDP, Bülach); Müller Walter (SVP, Pfungen); Portmann Hans-Peter (FDP, Kilchberg); Ramseyer Samuel (SVP, Niederglatt); Rath Hans Heinrich (SVP, Pfäffikon); Roesler Peter (FDP, Greifensee); Rüegg Luzius (SVP, Zürich); Sauter Regine (FDP, Zürich); Scherrer Werner (FDP, Bülach); Schmid Claudio (SVP, Bülach); Schmid Hansjörg (SVP, Dinhard); Siegenthaler-Benz Rolf André (SVP, Zürich); Simioni-Dahm Anita (FDP, Andelfingen); Steinemann Barbara (SVP, Regensdorf); Stocker-Rusterholz Ernst (SVP, Wädenswil); Stutz-Wanner Inge (SVP, Marthalen); Styger Laurenz (SVP, Zürich); Thalman-Meyer Regula (FDP, Uster); Toggweiler Theo (SVP, Zürich); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Vogel Thomas (FDP, Illnau-Effretikon); Walker Späh Carmen (FDP, Zürich); Walliser Bruno (SVP, Volketswil); Walther Rolf (FDP, Zürich); Walti Beat (FDP, Zollikon); Weber-Gachnang Theresia (SVP, Uetikon a.S.); Weibel Katharina (FDP, Seuzach); Winkler Gabriela (FDP, Oberglatt); Wuhrmann Heinrich (SVP, Dübendorf); Zanetti Claudio

(SVP, Zollikon); Zaugg Marlies (FDP, Richterswil); Züllig Hansueli (SVP, Zürich); Züst Ernst (SVP, Horgen).

Der Stimme enthalten hat sich kein Ratsmitglied:

Abwesend sind folgende vier Ratsmitglieder:

Bucher-Steinegger Heidi (Grüne, Zürich); Gerber Rüegg Julia (SP, Wädenswil); Mäder-Weikart Regula (CVP, Opfikon); Suter Arnold (SVP, Kilchberg).

Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 87 Stimmen, den Kommissionsantrag abzulehnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Sie haben den Kommissionsantrag abgelehnt. Die Volksinitiative ist daher abgelehnt. Sie wird dem Volk zur Abstimmung vorgelegt.

Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst. Eine Abstimmung über den Minderheitsantrag erübrigt sich hiermit. Sind Sie damit einverstanden? Das ist der Fall.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsrichtplan)

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

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wir kommen nun zur lang ersehnten, oft erwähnten Teilrevision des kantonalen Verkehrsrichtplans.

Wir haben schriftliches Verfahren beschlossen. (*Heiterkeit.*) War natürlich ein Spässchen! Wir haben freie Debatte beschlossen!

Das Geschäft ist eröffnet.

Der Richtplan besteht aus Text und Karte. Der Kantonsrat hat folglich nicht nur schriftlich formulierte Bestimmungen zu legiferieren, son-

dern auch bildliche Darstellungen, nämlich allerlei Signaturen auf der Richtplankarte. Diese bildlichen Darstellungen werden auf den vier hier im Ratssaal montierten Leinwänden visualisiert. Da der Kantonsrat die Karte des Verkehrsrichtplans zu behandeln hat, und nicht etwa Katasterpläne und dergleichen, werden auch ausschliesslich Kartenausschnitte des offiziellen Richtplans visualisiert.

Wie seit rund zwölf Jahren bei umfassenden Richtplangeschäften üblich, befinden sich hier im Ratssaal die Fachleute der zuständigen Direktion. Ich begrüsse daher zu diesem Geschäft die Experten des Amtes für Raumordnung und Vermessung (ARV), Ueli Stieger, Lukas Schloeth und Balthasar Thalmann. Sie unterstützen vorab die beiden Vorsitzenden von KPB und KEVU und bedienen die Visualisierungstechnik. Ausserhalb des Ratssaals steht den Ratsmitgliedern Sacha Peter zur Verfügung, der für allfällige Anträge aus der Ratsmitte die notwendigen Dokumente zusammenstellt.

Speziell begrüsse ich auch den Chef des Amtes für Raumplanung und Vermessung, Christian Gabathuler. Er wird der Planungsdirektorin, Regierungsrätin Ursula Gut, zur Seite sitzen und ihr beim Bearbeiten der Aktenberge ebenso behilflich sein wie beim schnellen Zurechtfinden auf der halbquadratmetergrossen Karte des Richtplans.

Damit der Kommunikationsweg zwischen der Ratsleitung und der Planungsdirektorin verkürzt und vereinfacht werden kann, habe ich sie gebeten, sich auf der Regierungsbank um drei Stellen nach links zu verschieben.

Sie sind damit einverstanden. Dann bitte ich Ursula Gut und Christian Gabathuler, ihre Plätze einzunehmen.

Nun einige Vorbemerkungen zur Organisation: Antragsformulare zum Richtplantext und zur Richtplankarte liegen auf dem Kommissions-tisch. Sie finden die Vorlagen in den PC im Rathaussekretariat. Wenden Sie sich bitte an einen Mitarbeiter des ARV, um Ihren Antrag korrekt vorzubereiten.

Vorbemerkungen zum Ablauf: Der Kanton Zürich ist gestützt auf Artikel 2 sowie Artikel 6 und folgende des Raumplanungsgesetzes sowie gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 15. Mai 1996 betreffend den Richtplan des Kantons Zürich bundesrechtlich verpflichtet, Richtpläne zu erlassen und periodisch anzupassen. Eintreten auf die Vorlage ist darum obligatorisch. Eine Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat oder an die Kommission ist aber möglich.

Sie haben vor zehn Tagen eine Wegleitung erhalten, aus der hervorgeht, wie diese Debatte vonstatten gehen soll. Ich rekapituliere: Zuerst gibt es eine Generelle Grundsatzdebatte zur Vorlage 4222a. Hierbei soll ganz grundsätzlich über den Verkehrsrichtplan als solchem debattiert und orientiert werden. Anschliessend diskutieren wir über den Rückweisungsantrag und stimmen darüber ab. Kommt der Rückweisungsantrag nicht zu Stande, folgt die Detailberatung der Vorlage 4222a. Hier beraten wir vorweg jene drei Anträge, welche die ganze Vorlage betreffen.

Anschliessend folgt die Beratung dem Inhaltsverzeichnis des Richtplantextes. Vor den einzelnen Kapiteln findet jeweils eine Grundsatzdebatte zu den einzelnen Kapiteln statt. Sinn dieser Debatte über die Kapitelgrundsätze ist es, dass die daran anschliessenden Begründungen der Minderheitsanträge und der freien Anträge auf die reine Sachlichkeit beschränkt werden können.

Sind die acht Kapitel durchberaten, erfolgt die Nennung der Anpassungen des Berichts zu den nicht berücksichtigten Einwendungen auf Grund der Detailberatung.

Schliesslich folgt die Schlussrunde, die so genannte «Elefantenrunde». Unmittelbar daran anschliessend führe ich die Schlussabstimmung über die Festsetzung der Teilrevision des Kantonalen Verkehrsrichtplans durch.

Sind Sie mit diesem Vorgehen einverstanden? Das ist der Fall.

Generelle Grundsatzdebatte

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Somit kommen wir jetzt zur generellen Grundsatzdebatte. Die KPB hat federführend die Kapitel 4.1, 4.2, 4.4 und 4.7 beraten. Die KEVU hat ebenfalls das Kapitel 4.1 beraten, ferner federführend die Kapitel 4.3, 4.3a, 4.5 und 4.6.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Verkehrswege sind Lebensadern unserer Gesellschaft, ihre Leistungsfähigkeit ist von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung.

Mobilität ist eine Voraussetzung für Wachstum, Entwicklung und Wohlstand in unserem Kanton und in Zukunft noch wichtiger über unsere Grenzen hinaus. Verkehrsinfrastrukturen sind mitentscheidend

im Standortwettbewerb. Unerlässlich sind auf eine hohe Sicherheit ausgelegte, leistungsfähige Verkehrsachsen, die eine zuverlässige und kostengünstige Mobilität von Personen und Gütern ermöglichen. Dies gilt insbesondere für eine Wirtschaftsregion an der Nahtstelle zum europäischen Wirtschaftsraum.

Die freie Wahlmöglichkeit für Selbstbestimmung und freiheitlichen Handelns und ebenso für unser marktwirtschaftlich orientiertes Wirtschaftssystem ist von grosser Bedeutung. Dazu gehört die freie Wahlmöglichkeit des Verkehrsträgers. Mit der Herstellung der vollen Kostenwahrheit soll das attraktivste Angebot bereitgestellt werden.

Bezüglich der ökologischen Rücksichtnahme ist man sich auf sämtlichen Handlungsebenen – von der Wissenschaft, der Industrie bis zum Bürger – der Verantwortung bewusst. Grundsätzlich sind bei allen Verkehrsträgern die Immissionen an ihren Quellen zu reduzieren und nicht der Staat in seinem Handeln zu mobilisieren.

Dem Staat obliegt die Aufgabe des Ausbaus und Erhalts der Verkehrsinfrastrukturen. Um den Ausbau auch zeitgerecht und planungsrechtlich korrekt einzuleiten, ist unser Kanton in der Pflicht, diese Planung anzustossen. Mit der heutigen Verkehrsvorlage werden Handlungsschwerpunkte bestätigt und neue aufgezeigt.

Ich möchte meine Ausführungen zu dieser umfangreichen Vorlage wie folgt präsentieren: erstens die Ausgangslage, Ziel und Auftrag, zweitens die öffentliche Auflage, drittens die Kommissionsarbeit, viertens die Übereinstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept und fünftens den Abschluss und die Würdigung der Vorlage.

Ausgangslage und Ziel

Der kantonale Richtplan vom 31. Januar 1995 ist am 15. Mai 1996 vom Bundesrat mit Vorbehalten genehmigt worden. So verlangt der Bundesrat ein Gesamtverkehrskonzept, das sich auf die im Richtplan festgelegten Leitlinien und das bestehende Siedlungsgebiet ausrichtet sowie der Vorsorge als Beitrag gegen Lärm- und Luftbelastung einen hohen Stellenwert beimisst. Gestützt auf diese Grundlage sei der kantonale Richtplan im Bereich Verkehr anzupassen und zur Prüfung und Genehmigung auf den 31. März 2000 einzureichen.

Für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich haben sich seit 1995 grundlegende Veränderungen ergeben. Stark spürbar sind die Zunahme der Einwohner, der Beschäftigten und auch der Mobilität. Alle Studien und Prognosen bestätigen diese Entwicklung. Vielerorts ist

die Belastung der Verkehrsträger massiv angestiegen. Die Kapazität einzelner Verkehrsträger stösst an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit und die Auswirkungen beeinträchtigen die Wohnqualität vielerorts in unseren Zentrumsgebieten, Agglomerationen und nicht zuletzt in vielen dörflichen Strukturen. Grosser Nachholbedarf ist ausgewiesen.

Zum Ziel dieser Revision: Es liegt in unserer politischen Verantwortung, die Standortqualität im Interesse der Bevölkerung wie auch der Wirtschaft zu verbessern. Die Zweckmässigkeit künftiger Massnahmen am Verkehrssystem ist deshalb daran zu messen, ob nebst der verkehrlichen Situation die Wohnqualität der Einwohner verbessert wird und dabei zusammenhängende Naherholungsräume so weit wie möglich erhalten werden können.

Neben der Wohnqualität ist grosser Handlungsbedarf in der Erreichbarkeit des Wirtschaftsraumes angezeigt. Tägliche Verkehrsstaus inmitten von Zentrumsgebieten und Agglomerationsräumen und erreichte Leistungsgrenzen, das sind Auswirkungen heute. Zur Optimierung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes sind Massnahmen unerlässlich. Gezielte Netzerergänzungen im öffentlichen Verkehr und bei den Hochleistungsstrassen sind die Schlüsselemente der zukünftigen Verkehrspolitik und somit unumgänglich.

Festlegungen zur Parkierung und verkehrsintensiven Einrichtungen sowie zum Güter-, Luft- und Schiffsverkehr sollen die Planungs- und Rechtssicherheit gewährleisten.

Auftrag

Der kantonale Richtplan ist nach Artikel 9 Absatz 2 des Raumplanungsgesetzes (*RPG*) zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthafte bessere Lösung möglich ist. Der Staat hat nach PBG eine Planungspflicht.

Mit verschiedenen Vorstössen wurde der Regierungsrat vom Parlament aufgefordert, die Arbeiten zum Verkehrsplan fristgerecht umzusetzen. Selbst der Landschaftsplan wurde vor sechs Jahren vom Regierungsrat ohne Konsolidierung mit dem Verkehrsrichtplan dem Parlament unterbreitet. Ebenso konnten die Teilrevisionen Glattalbahn und Durchgangsbahnhof ein gesamtes Revisionsverfahren nicht beschleunigen.

Am 17. November 2004 war es dann so weit: Der Regierungsrat verabschiedete die Vorlage einer Teilrevision an den Kantonsrat.

Zur öffentlichen Auflage: Die Vorlage wurde der Kommission Planung und Bau zugewiesen und zur Mitberichterstattung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt. Am 27. Januar 2005 fand der gemeinsame Einstieg in die Vorlage statt. Eine Auswertung der Ergebnisse der Behördenvernehmlassung und die Präsentation von Grundlagendaten zur Richtplanung bildeten das Fundament unserer Beratungen.

Zwei wichtige Teile der Vorlage wurden vermisst: einerseits das Kapitel 4.6.1., Flughafen Zürich, für welchen die Festlegungen in einem eigenständigen Richtplan-Verfahren erfolgen sollen, und die Gesamtverkehrskonzeption. Letztere sollte uns noch während unseren Beratungen in Kenntnis gebracht werden.

Sämtliche Kapitel der Vorlage wurden den beiden Kommissionen erläutert, um möglichst schnell zu einem Entscheid der öffentlichen Auflage zu gelangen. Verschiedene Vorstösse der vergangenen Jahre betreffend neuer Verkehrsinfrastrukturen wurden vom Regierungsrat nicht in die Vorlage aufgenommen. Die Kommissionen entschieden sich, trotz dieser Vorbehalte, die regierungsrätliche Vorlage unverändert in die öffentliche Auflage zu verabschieden.

Die Geschäftsleitung des Kantonsrates ordnete die öffentliche Auflage vom 2. Mai 2005 bis 30. Juni 2005 an. 1294 Stellungnahmen wurden entgegengenommen. 97 Gemeinden, alle Zürcher Planungsgruppen, 150 Verbände und rund 1000 Privatpersonen stellten insgesamt 1562 Anträge. Der Vorprüfbericht des Bundes sowie Stellungnahmen der Nachbarkantone und des benachbarten Auslandes wurden ebenso und mit besonderer Aufmerksamkeit in die Auswertung integriert.

Rund die Hälfte der Einwendungen ging zum Strassenverkehr ein. Sie reflektierten kontroverse Anliegen. Rund ein Fünftel der Einwendungen sind dem öffentlichen Personenverkehr zuzuordnen, der ÖV soll mehr gefördert werden. Weitere Einwände waren die fehlenden Anordnungen zum Flughafen, Vorbehalte bezüglich der Gliederung und des Revisions-Zeitpunkts sowie allgemeiner Erläuterungsbedarf.

Der Vorprüfungsbericht des Bundes vom 8. August 2005 bestätigt in seiner Gesamtbeurteilung, dass die verlangten Ergänzungen im Rahmen der Genehmigung vom 12. März 1996 erfüllt sind. Hier ein kleiner Seitenblick auf die Berichterstattung des Tages-Anzeigers von

heute Morgen: Ich verwahre mich gegen den Vorwurf, dass Unterlagen verheimlicht oder nicht präsentiert wurden. Die gleiche Aussage habe ich auch an der Medienorientierung gemacht. Ich habe in einer Anmerkung auf diese Vorberichterstattung durch den Bund hingewiesen. Diese Berichterstattung ist in der Gesamtzusammenfassung im einleitenden Kapitel schon im zweiten Satz wie folgt festgehalten: «Damit hat der Kanton Zürich die im Rahmen der Genehmigung vom 12. März 1996 vom Bundesrat verlangten Ergänzungen erfüllt.» Im Weiteren gilt, wie eingangs schon erwähnt, dass wir über die Zeitperiode von zehn Jahren einen Auftrag haben gemäss Bundesgesetzgebung. Dort steht in Artikel 9, Verbindlichkeit und Anpassung: «Richtpläne sind für die Behörden verbindlich. Haben sich die Verhältnisse geändert, stellen sich neue Aufgaben oder ist eine gesamthaft bessere Lösung möglich, so werden die Richtpläne überprüft und nötigenfalls angepasst.» Weiter steht, Roger Keller (*Verfasser des Artikels im Tages-Anzeiger*): «Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet.» Zehn Jahre sind um, der Richtplan ist überarbeitet worden. Und wo sich die Verhältnisse geändert haben, stellen sich neue Aufgaben und ist eine gesamthaft bessere Lösung möglich. Das steht im Bundesgesetz über die Raumplanung als Auftrag an die Kantone.

Sämtliche Anträge erfahren ihre Prüfung auf Aufnahme oder werden im Erläuterungsbericht zu den Einwänden beantwortet. Nur eine Aufnahme in den Richtplan führt zu einer Behördenverbindlichkeit, die Kommentierung im Erläuterungsbericht ist eine Antwort an den Einwander.

Zu unserer Kommissionsarbeit: Eine umfangreiche Kommissionsarbeit wird zwischen den beiden Kommissionen KPB und KEVU aufgeteilt. Die Bearbeitung der Kapitel der jeweiligen Kommission wurde Ihnen einleitend vom Ratspräsidenten bekannt gegeben. Der Protokollaustausch ist die Grundlage der gegenseitigen Koordination der Aufgabenstellung.

Augenschein zu den Schwerpunktthemen

Mit einem gemeinsamen Augenschein in unseren Zentrumsgebieten Glatttal und Limmattal wurden Schlüsselstellen unserer Verkehrsplanung aufgesucht: Am Beispiel Dietlikon die Thematik Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen, im nahe gelegenen Gelände ein Augenschein zur K10/Glatttalaufbahn und dem Brüttener Eisenbahntunnel. Im Limmattal wurde uns am Standort Dietlikon das Projekt

Gateway erläutert und im Zentrum Schlieren die Thematik des Mittelverteilers Limmattalbahn veranschaulicht.

In Winterthur ist es uns gelungen, auf der Basis einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit das benachbarte Ausland und die Nachbarkantone zu einer Sitzung einzuladen. Der aktuelle Stand über die Vorhaben im Hochleistungsstrassennetz beidseitig der Landesgrenzen stand im Mittelpunkt. Wir haben nichts ausgelassen, auch Spezialisten angehört und Fachwissen miteinbezogen. Mit diesen Eindrücken wurde die Knochenarbeit in den Kommissionen angepackt. Fachreferate von den verschiedenen Bundesstellen und Fachstellen beim Kanton wurden angehört, Verkehrsplaner und Ingenieure zu technischen Abklärungen geladen, Verantwortungsträger in Unternehmungen und Institutionen zur Präsentation von Studien begrüsst. Der Grundlagenbearbeitung wurde in den Kommissionen grosse Beachtung geschenkt. Das in der Zwischenzeit vom Regierungsrat eingereichte Agglomerationsprogramm wurde vorgestellt und zur Kenntnis genommen.

Übereinstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept

Alle Beratungen in den Kommissionen erfolgten unter dem Vorbehalt der Übereinstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK). Diskutiert wurde innerhalb der mitberichtenden Kommission eine Sistierung der Beratung bis zum Vorliegen des GVK. Unsere Kommission beschloss die zeitverzugslose Fortführung der Beratung. Letztlich konnten die Kommissionen noch rechtzeitig vor Abschluss ihrer Arbeit das lang ersehnte Ergebnis vom Regierungsrat zur Kenntnis nehmen. Das Gesamtverkehrskonzept bildet eine Grundlage zum Verkehrsrichtplan. Seine Vision ist wie folgt umschrieben:

«Der Kanton Zürich sorgt mit seiner fortschrittlichen Verkehrspolitik dafür, dass die Mobilität von den Verkehrsteilnehmern grundsätzlich positiv erlebt und erfahren wird. Er gestaltet sein Verkehrssystem so, dass die Verkehrsteilnehmenden entsprechend dem Angebot das jeweilige wesensgerechte Verkehrsmittel wählen.»

Zum Beratungsergebnis: Wesentliche Teile der regierungsrätlichen Vorlage wurden aufgenommen. Die Vorlage wurde mit einem neuen Kapitel Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Das Kapitel publikumsintensive Einrichtungen wurde in «Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen» umbenannt. Im Weiteren wurden textliche Veränderungen vorgenommen. Dabei wurde der ausgewogenen Behandlung der verschiedenen Verkehrsträger grosse Beachtung geschenkt. Neue Verkehrsprojekte wurden aufgenommen, andere präzisiert oder in der

Fristigkeit anders eingeordnet. Einzelne Projekte erfreuten sich zwischenzeitlich der Realisierung und konnten somit weggelassen werden. Beim Kapitel «Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen» wurde von den engen Anforderungen an die Anbindung an den öffentlichen Verkehr abgewichen und die Möglichkeit der räumlichen Festlegungen geschaffen.

Mit einer Karte wird die Vorlage ergänzt. Der Flughafen Zürich Kloten ist auf dem Stand 1995 eingetragen.

Im Erläuterungsbericht zu den Einwendungen wird zu den zusammengefassten, nicht berücksichtigten Anträgen Stellung genommen.

Im Dispositiv Minderheitsanträge finden Sie die zahlreichen Anträge aufgelistet.

Abschluss und Würdigung

Der Regierungsrat nahm zum Beratungsergebnis ohne das einleitende Kapitel Gesamtverkehrsstrategie Stellung. Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass der Regierungsrat weitgehend an seiner Vorlage festgehalten hat. Am 3. Oktober hatte die mitberichtende Kommission ihre Arbeit abgeschlossen. Unsere Kommission konnte die Vorlage an der Schlussabstimmung mit einer klaren Mehrheit an den Rat verabschieden.

Zur vorliegenden Richtplanvorlage: Das Gesamtverkehrskonzept bildet einen integrierenden Teil der Vorlage. Mit dem Ausbau der Leistungsfähigkeit der verschiedenen Verkehrsträger sollen Kapazitätsengpässe abgebaut werden. Mit Ergänzungen im Hochleistungsstrassennetz (*HLS*) und der Anbindung an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (*HGV*) soll der Wirtschaftsstandort Zürich an das nationale und internationale Verkehrsnetz besser angeschlossen werden und die Reisezeiten sollen verkürzt werden. Beim Individualverkehr wird grundsätzlich auf die Strategie der Umfahrungsringe gesetzt, um die Zentrumsgebiete und Agglomerationsräume zu entlasten und die Siedlungsqualität zu steigern. Der öffentliche Verkehr wird in diesen Siedlungsgebieten optimiert. Dem Fuss- und Veloverkehr kommt mit dem neuen Kapitel eine besondere Beachtung zu. Neu werden erhöhte Standortanforderungen an die Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen gestellt. Massengüter und Transporte über grosse Distanzen sind über die Bahn abzuwickeln und auf festgesetzten Güterumschlagsanlagen umzusetzen.

Eine Minderheit in der Kommission hat sich stark für eine Umlagepolitik engagiert, eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs und keinen weiteren Ausbau von Strasseninfrastrukturen. Eine Vielzahl von Minderheitsanträgen reflektiert diese Haltung.

Abschliessend möchte zum heutigen Zeitpunkt bereits einen Dank aussprechen für den ausserordentlichen und anspruchsvollen Einsatz in dieser für den Kanton Zürich sehr wichtigen Vorlage: den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Bau- und der Volkswirtschaftsdirektion für die umfangreiche, präzise geleistete Arbeit im Hintergrund, den Parlamentsdiensten, allen voran Doktor Franziska Gasser, für die Koordination der beiden Kommissionen und die umfangreiche Administration und Protokollierung unserer Sitzungen, der KEVU mit ihrer Präsidentin Sabine Ziegler für die konstruktive und unkomplizierte Zusammenarbeit in der Mitberichterstattung, meiner Kommission für den aussergewöhnlichen Einsatz für letztlich ein Miteinander in der zürcherischen Verkehrspolitik trotz unterschiedlichen politischen Standpunkten.

Die Richtplanung darf nicht zur Nachbearbeitung bereits erstellter Verkehrsinfrastrukturen verkommen. Richtplanung heisst Planungsschritte für die nächste Generation einleiten. Planungssicherheit ist eine der wichtigsten Voraussetzungen, um diese Prozesse glaubwürdig anzustossen und umzusetzen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Zu Tische wird gebeten, meine verehrten Ratskollegen und -kolleginnen. 180 Personen werden zur Tafel gebeten. Das Bankett wie im «Decamerone» von Boccaccio wird jeweils von einem Tageskönig oder einer Tageskönigin bestritten. Hans Frei und ich werden hier die Geschehnisse erklären, um Ordnung ins Bankett zu bringen. Zuvor soll aber der «Maître Dit» Klarheit haben, was und wie serviert wird, wer zuerst und wer zuletzt platziert wird und was überhaupt der Sinn des Treffens ist. Sie werden vom Ratspräsidenten eingeladen, aber die Einladung ist eigentlich eine des Bundesrates. 1995 wurde schon eine Verkehrsrichtplan-Debatte geführt. Damals waren aber die Herren in Bern gar nicht zufrieden und haben nur mit einem Genehmigungsvorbehalt den Verkehrsrichtplan angenommen und den Kanton sozusagen erneut aufgefordert zum zweiten Fest. Es fehle an Finanzierungsmöglichkeiten. Dem Ziel der Verdichtung statt Zerstreuung sei nicht Rechnung getragen worden und es ge-

be keine ersichtliche Gesamtverkehrsplanung. Die Umwelt werde durch die massiven Strassenausbauwünsche in Mitleidenschaft gezogen und überhaupt sei das dem Bund geschickte Menu nur beschränkt geniessbar.

Es ist selten, dass sich der Rat in Form einer Session zusammenfindet und einem Thema widmet. Jetzt, in den letzten Monaten unserer gemeinsamen Zusammensetzung, dürfen wir uns verantwortungsvoll der Aufgabe der Revision des Verkehrsrichtplans stellen.

Und was stellen wir uns hier überhaupt? Was kann ich von dieser Debatte erhoffen? Was ist für mich und meinen Kanton wirklich wichtig und was soll ich da tun? Im Laufe der nächsten zehn Sitzungen werden Hans Frei und ich versuchen, jeweils einen Überblick über die Materie zu geben und die aufgeworfenen Fragen zu beantworten. Die Detailberatung überlassen wir grösstenteils den 30 Mitgliedern der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt und der federführenden Kommission für Planung und Bau.

Ausserordentlich ist die Rolle der KEVU in diesem Prozess. Eigentlich hat eine mitberichtende Kommission nur eine rein zudienende Funktion gemäss dem Parameter ihres Expertenwissens. Im Fall des Verkehrsrichtplans ist dies anders, einerseits wegen der Komplexität der Vorlage, andererseits wegen dem vorhandenen profunden Wissen der KEVU. Und man merke: einer der Buchstaben in der Abkürzung steht für «Verkehr».

Was lief in der Küche der vorberatenden Kommissionen? Die KEVU hat seit ihrer Gründung den Themen Güterverkehr, öffentlicher Verkehr, Luftverkehr und Strassenverkehr des Öfters beraten, und in einigen Punkten haben sich gemeinsame Haltungen konsolidiert. Dies fliesst genau so auch ein in die Verkehrsrichtplanung.

Da es sich um einen Richtplan handelt, besteht die Idee, dass über Raumsicherung und Reservenbereitstellung gesprochen wird. Diese Haltung ist falsch. Verkehr ist eine Fliessgrösse. Wo wird Verkehr mit welchen Anreizen generiert und zu welchen Eckpunkten fliesst er und in welcher Qualität? Das sind die Fragen, die wir uns in dieser Verkehrsrichtplanung stellen müssen. Lange ist man dem Paradigma gefolgt, man müsse nachfrageorientiert Verkehrsangebote schaffen. Und dies sei der Weg der freien wirtschaftlichen und sozialen Entfaltung. Man setzte auf Eigenverantwortung und dachte, die Allgemeinheit würde profitieren. Dies mag in den Boom-Jahren, in den Siebziger- und Achtzigerjahren geschehen und damals vielleicht ein bisschen na-

iv, aber sinnvoll betrachtet worden sein. Heute erleben wir die negativen externen Kosten bei der Gesundheit und in der Einschränkung der Arbeitsproduktivität. Ich denke gerade an die Stausituation, die Hans Frei angesprochen hat. Das sind negative Arbeitsproduktivitätsmomente. Die Entkoppelung des Wohlstands von der Verkehrsinfrastruktur hat stattgefunden, und dies nicht zuletzt wegen Massnahmen, die aus dem Konzept «Faktor Vier» des Club of Rome stammen. Dieses Konzept stipuliert den doppelten Wohlstand mit der Hälfte der Ressourcen und beinhaltet auch konkrete Massnahmen. Wir erleben also, dass alle Verkehrsexperten heute von einer angebotsorientierten Planung für den Verkehr sprechen. Und es ist heute unsere Aufgabe, mit unseren politischen Fähigkeiten diesen Paradigmawechsel zu vollziehen. Der Verkehr ist nicht bloss die öffentliche Nutzung von Verkehrsträgern, sondern ist vielmehr die Basis von sozialer und wirtschaftlicher Interaktion.

Was ist ein Richtplan? Der Menuplan. Die Richtplanung soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen und sichern sowie der Bevölkerung der verschiedenen Kantonsteile in der Gesamtwirkung räumlich möglichst gleichwertige Lebensbedingungen gewähren. Der kantonale Richtplan gibt Aufschluss über den aktuellen Stand der Planung und die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung. Er ist zudem ein Führungs- und Koordinationsinstrument.

Nach dem Paragraphen 20 des PBG (*Planungs- und Baugesetz*) gibt es diverse Teilrichtpläne. Sie sind in «Siedlung», «Landschaft», «Verkehr», «Versorgung und Entsorgung» sowie «Öffentliche Bauten und Anlagen» gegliedert. Sie bilden aber den «Richtplan», ein zusammenhängendes Ganzes. Die Behörden aller Stufen sind verpflichtet, bei ihren einzelnen Entscheiden alle in den verschiedenen Sachbereichen formulierten Zielsetzungen und Anordnungen zu beachten und im Rahmen ihrer Zuständigkeit zu berücksichtigen.

Der Verkehrs-Richtplan besteht aus einem Textteil und einer Karte. Im Textteil sind die Unterkapitel «Gesamtverkehr», «Strassenverkehr», «Öffentlicher Personenverkehr», «Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen», «Güterverkehr», «Luftverkehr» und «Schifffahrt». Neu liegt das Kapitel «Fuss- und Veloverkehr» vor. Die jeweiligen Zielsetzungen der gewünschten Entwicklung, Beschrieb und Liste der vorgesehenen möglichen Objekte sowie Massnahmen zur Zielerrei-

chung sind enthalten. Die Objekte aus der Liste sind in der Karte eingetragen.

Der Zürcher Verkehrsrichtplan hat einen Horizont von 30 Jahren. Einzelne eingetragene mögliche Objekte können auch erst später realisiert werden; das kann im Sinne einer Trasseesicherung ermöglicht werden. In den nächsten Tagen werden wir verschiedentlich über den Zeithorizont sprechen. Zur Klarstellung haben sich die Kommissionen auf folgende Zeiteinteilung oder Zeiteinstellung geeinigt: Kurzfristig heisst innerhalb der nächsten zehn Jahre, mittelfristig zehn bis 20 Jahre und langfristig 20 bis 30 Jahre.

Kapitel der KEVU – die spezifische Würze

Der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt wurde früh die Federführung gewisser Kapitel übertragen, damit sie ihr Expertenwissen einbringen kann und auch zur Entlastung der KPB. Total sind es fünf Themen: die Gesamtverkehrstrategie, der öffentliche Personenverkehr, der Fuss- und Veloverkehr, Güterverkehr und nicht zuletzt der Flugverkehr.

Die KEVU hat alle ihre Kapitel in 55 Stunden beraten und auch das neue Kapitel 4.3a, Fuss- und Veloverkehr, kreiert. Die Anzahl Minderheitsanträge aus der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beträgt weniger als 60 Stück. Die Statistik auch der KPB lässt sich aus den Ausführungen der nächsten Tage berechnen. Sistierungsantrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt durchgefallen!

Sistierungsantrag der KEVU durchgefallen – Halt, es brennt in der Küche! Sehr früh hat sich die KEVU mit dem Prüfbericht des Bundesrats auseinandergesetzt; darüber können Sie auch heute Morgen im Tages-Anzeiger lesen. Darin wird klar moniert, dass dem Kanton ein Gesamtverkehrskonzept fehle und dass es eine klare Verknüpfung zwischen Siedlung und Verkehr brauche. Es war Anfang 2005 klar, dass sowohl die regionalen Verkehrskonzepte wie auch das Gesamtverkehrskonzept noch lange nicht fertig sein würden. Wir haben deshalb einen Sistierungsantrag gestellt, dass man die Vorlage erst beim Vorliegen dieser Konzepte berät. Es kann doch nicht sein, dass man den Esel vom Schwanz her aufzäumt und, nachdem man die Details der einzelnen Kapitel durchberaten hat, das Gesamtsystem betrachtet! Was versprach sich die KEVU damals? Die Regierung soll mit einem Gesamtverkehrskonzept klar sagen, welche Mobilitätsform für welche Aktivität im Kanton bevorzugt werden soll. Sie soll den Mut haben, Priorisierungen gewisser Projekte deutlich zu nennen. Und sie soll sa-

gen, wie man das System jetzt und in Zukunft finanzieren soll, das heisst Bau und Unterhalt und natürlich die Planung. Natürlich wäre ein ausgeklügeltes Controlling-System auch erwünscht gewesen.

Der KEVU-Antrag fand bei der KPB kein Gehör, was dazu führte, dass man sozusagen «konzeptlos» an die Beratungen in den Kommissionen ging. Schritt für Schritt wurden die Kommissionen über die regionalen Gesamtverkehrskonzepte Limmattal, Glatttal, Winterthur und die Zürcher Eingabe des Agglomerationsprogramms informiert. Eine deutliche Meinung und Legiferierungen hat es in den Kommissionen aber nicht gegeben, weil erst im September 2006 das Gesamtverkehrskonzept vorgestellt wurde. Deshalb werden Sie anhand der Fraktionsvoten zu den Grundlagen, zur Rückweisung und zum Kapitel 4.1 «Gesamtverkehrsstrategie» zum ersten Mal deutliche Positionierungen zum GVK und zum Agglomerationsprogramm, aber auch zum Gesamtverkehrsplan erfahren. Es lohnt sich also, der Debatte zu folgen. Diese Sitzungsriege ist herausfordernd und ich bin sehr gespannt. Denn vieles, was in den nächsten Tagen gesagt wird, war gar nie Gegenstand der Kommissionsberatungen. Ich werde jetzt nicht über die verschiedenen Verkehrsträger sprechen. Diese Voten stehen jeweils am Anfang jedes Kapitels.

Zuerst noch der Dank ans Servicepersonal. Eine Mahlzeit ist nur dann schmackhaft, wenn sie richtig aufgetischt und zeitlich korrekt serviert wird. Dafür möchte ich dem ARV (*Amt für Raumplanung und Vermessung*), unter der Leitung von Christian Gabathuler, im Namen der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt herzlich danken. Direkt zu nennen sind Ueli Stieger, Lukas Schloeth und Balthasar Thalmann. Wir haben als Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt natürlich traditionsgemäss zu unseren Kapiteln «Öffentlicher Personenverkehr», «Luftverkehr» und teilweise «Gesamtverkehr» eine ganz starke Unterstützung durch das Amt für Verkehr erfahren; da möchte ich auch Reto Lorenzi nennen, der der Kommission immer aktiv zur Seite stand.

Zu Tisch wird gebeten und ich hoffe, der Appetit ist gross. Eine nette Tischpartnerin, die auch geistreich votieren kann, ist in solchen Momenten sinnvoll und erwünscht. Ich wünsche uns allen eine fundierte, verantwortungsvolle und auch stilvolle Debatte. Und ich hoffe, dass wir heute in einer Woche einen Verkehrsrichtplan haben, der dem Namen «Verkehrsrichtplan» auch Ehre macht und der am Ende auch wirklich genehmigungsfähig ist.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Persönliche Erklärung von Marcel Burlet, Regensdorf, zu einer Aktion der Umweltorganisation «umverkehR» vor dem Rathaus

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Sie erinnern sich: Vor gut einem Jahr hat die politische Umweltorganisation «umverkehR» vor dem Rathaus eine Petition mit 7388 Unterschriften eingereicht und gleichzeitig ein Streichkonzert zu diesem Richtplan inszeniert. Heute, zur Eröffnung der Debatte über den Verkehrsrichtplan, soll vor dem Rathaus ein Narrenfest veranstaltet und es sollen mittels einer Kanone Goldstücke in den Himmel geschossen werden. Das ist eine Protestaktion gegen die 24 Milliarden Franken, welche die bürgerliche Mehrheit des Kantonsrates für neue Strassen geplant hat.

Eigentlich passt sich die bürgerliche Mehrheit des Kantonsrates wunderbar der fastnächtlichen Zeit an und will 24 Milliarden für neue Strassen verjubeln. Das ergibt über 20'000 Franken pro Person. Das sind immerhin fast 100'000 Franken für eine vierköpfige Familie. Wehren wir uns doch vehement gegen diese teure und letzte unsinnige Vorhabensmanie. Denn – ich sage dann auch später noch – die wachsende Mobilität wird mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Fuss- und Veloverkehr effizienter abgewickelt, um ein Vielfaches.

Kommen Sie also vors Rathaus! Mit Humor, mit Narrenhumor und einer Gold verschiessenden Kanone wird uns Kantonsrätinnen und Kantonsräten eingeheizt werden. Merci.

Die Beratungen werden fortgesetzt.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Nun ist die generelle Grundsatzdebatte für die Ratsmitglieder offen. Ich werde die Rednerinnen und Redner nach ihrer Fraktionsgrösse aufrufen, so, wie sie mir von den Fraktionsvorsitzenden gemeldet worden sind. Die Redezeit für die Erstrednerinnen und -redner beträgt zehn Minuten.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Der vorliegende Antrag 4222a aus der Kommission für Planung und Bau sowie der mitbe-

richtenden Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt zur Teilrevision des kantonalen Verkehrsrichtplans ist das Ergebnis einer über einjährigen intensiven Beratung und zahlreicher Anhörungen sowie Besuchen vor Ort im Zusammenhang mit von geplanten oder nicht geplanten Objekten betroffenen Gebieten. Eine Ausgangslage war die Tatsache, dass durch die wachsende Bevölkerung und die gesteigerten Mobilitätsbedürfnisse in Bezug auf den Transport von Personen und Gütern in den letzten Jahren eine gewaltige Steigerung bei den Kapazitäten auf Strasse und Schiene eingetreten ist. Dieser Trend wird sich gemäss übereinstimmenden Prognosen in den nächsten Jahren fortsetzen und noch verstärken. Ein daraus entstehendes Resultat ist die Tatsache, dass es heute vor allem im Strassenverkehr zu unzähligen Stautunden kommt und diese stauenden Autokolonnen weder für die Umwelt und schon gar nicht für die Wirtschaft, sprich für die arbeitende Bevölkerung und alle, die von dieser finanziert werden wollen, dass also diese Stautunden unter keinem Titel irgendwie einen Sinn machen.

Ein weiterer Eckpunkt war der, dass der öffentliche Verkehr, in unserem Kanton eine unbestrittene Erfolgsgeschichte darstellt und vor allem in und zwischen den Zentrumsgebieten das Mobilitätsbedürfnis bestens zu erfüllen vermag. Kapazitätsmässig wird auch der öffentliche Verkehr in Zukunft ohne Kapazitätserweiterungen an seine Grenzen stossen, so dass auch hier Handlungsbedarf angesagt war. Wenn man sich Überlegungen zur Lösung dieser Problematik macht, kommt man nicht darum herum, sich verschiedene grundsätzliche Gedanken zu machen.

So kann eine wichtige Frage lauten, ob wir überhaupt Wachstum brauchen. In Anbetracht der ständig wachsenden Forderungen von allen Seiten gegenüber der Öffentlichkeit ist vor allem unsere Wirtschaft zu Wachstum verpflichtet. Wachstum ist eine unbestrittene Voraussetzung für das Wohlergehen von uns allen. Wie schon erwähnt, resultiert aus dem dringend notwendigen Wirtschaftswachstum, aus dem Wachstum der Bevölkerung sowie aus dem vermehrten Wohlstand die bekannte Nachfragesteigerung nach mehr Mobilität.

Wenn man diese Mehrmobilität nicht möchte, wäre es der ehrlichste Weg, die Mobilität per Volksbefragung einzuschränken, sei es gesamthaft oder beim von links-grüner Seite viel geschmähten motorisierten Individualverkehr. Mit der «Verkehrshalbierungsinitiative» gab es ja am 12. März 2000 auf eidgenössischer Ebene bereits einmal

einen Versuch, den motorisierten Individualverkehr zu halbieren. 78,7 Prozent der Stimmenden lehnten damals diese Initiative ab und bereiteten dieser Idee eine der brutalsten Niederlagen, die je eine Initiative erfahren hat. Wenn die Linke also einigermaßen konsequent vorgehen möchte bei ihrem Kampf gegen den motorisierten Individualverkehr, müsste wieder einmal eine solche Halbierungsinitiative oder dergleichen lanciert werden. Um mehr Erfolg zu haben, müsste dann vielleicht noch gesagt werden, welche Hälfte sich einzuschränken habe.

Wenn aber die Mobilitätszunahme nicht auf diesem Weg eingeschränkt werden will oder eingeschränkt werden kann, darf ja die Frage gestellt werden, ob sich die Mobilität auf der Strasse oder auf der Schiene abzuspielen hat. Die Antwort der SVP ist hier ganz klar und unmissverständlich: Wir brauchen nicht den Ausbau von Schiene oder Strasse, wir brauchen ganz klar funktionierende Infrastrukturen auf Schiene und Strasse.

Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm des Bundes hat der ja nicht gerade als Strassenbaufanatiker bekannte und diesbezüglich daher unverdächtige Bundesrat Moritz Leuenberger unmissverständlich darauf hingewiesen, dass in den Agglomerationen – und dazu zählt Zürich ja unbestrittenermassen –, dass also in den Agglomerationen ohne Ausbau des Strassennetzes der Verkehrskollaps drohe mit allen negativen Konsequenzen für unsere Volkswirtschaft.

Die regierungsrätliche Vorlage 4222 nahm unter anderen diese Erkenntnisse auf und präsentierte einen Vorschlag für den Ausbau von Schiene und Strasse. Die KPB schlägt auf Grund ihrer Beratungen eine einzige zusätzliche Hochleistungsstrasse vor, die bisher in keinem kantonalen oder regionalen Richtplan enthalten war. Die SP lässt nun verlauten – und mit ihr der Tages-Anzeiger –, die Gewichte seien während der Beratung total zu Gunsten der Strasse verschoben worden. In ihrer Medienmitteilung vom 4. Dezember 2006 hält die SP fest, dass das Strassennetz im Umfang von 20 Milliarden Franken ausgebaut werden solle. Später wurden 24 Milliarden Franken geboten, das haben wir heute auch von Marcel Burlet gehört. In ihrer Medienmitteilung vom 18. Januar 2007 veröffentlichte die SP nun den Betrag von 30 Milliarden Franken. Jedes Mal war dabei von ein- und derselben Vorlage die Rede und jedes Mal verbreitete ein Teil der Medien diese zu 50 Prozent unterschiedlichen Angaben offenbar völlig kritiklos weiter.

Wie auch immer diese Zahlen konstruiert wurden, auch hier bieten sich wieder unverdächtige Zeugen an. Die Bundesämter für Raumentwicklung (*ARE*) und Statistik (*BFS*) veröffentlichten am 27. Oktober 2006 die Resultate einer alles umfassenden Analyse über Kosten und Nutzen des Strassen- und Schienenverkehrs. Dabei resultierte, dass sowohl Strasse wie Schiene ihre Kosten zu rund 95 Prozent selber durch ihren Nutzen zu decken vermögen. Beim Schienenverkehr sind im Ertrag jedoch auch die Beiträge der öffentlichen Hand aus Steuergeldern enthalten. Ohne diese Beiträge liegt der Selbstfinanzierungsgrad des öffentlichen Verkehrs jedoch lediglich bei 46 Prozent gegenüber den erwähnten 95 Prozent des Strassenverkehrs. Die Gegenüberstellung von sehr vagen Investitionskosten für Strasse und Schiene sagen also rein gar nichts aus über die finanzielle Belastung der öffentlichen Hand, denn bei der Schiene fallen die Kosten zu Lasten der Steuerzahler erst nach dem Bau an.

Wenn wir schon bei den Zahlen sind: Es wird ja von linker Seite immer wieder behauptet, es sei völlig unrealistisch zu erwarten, dass der Bund Strassenbauprojekte in unserem Kanton finanziere. Dazu nur eine Zahl: Aus dem Kanton Zürich fliesst pro Jahr rund 1 Milliarde Franken aus für den Strassenbau zweckgebundenen Treibstoffzöllen nach Bern. Diese Angaben stammen aus dem Jahre 2001, seither ist dieser Betrag ganz sicher nicht kleiner geworden.

Wenn jemand glaubt, mit der in den unzähligen Minderheitsanträgen von links-grüner Seite zum Ausdruck gebrachten totalen Verhinderungspolitik etwas zum Wohle des Kantons Zürich beizutragen, irrt sich ganz gewaltig.

Wir von der SVP haben in den vorberatenden Kommissionen konstruktiv an dieser Vorlage mitgearbeitet und werden auch in der Ratsdebatte unseren Beitrag für eine möglichst speditive Behandlung dieser Vorlage leisten. Ich danke Ihnen.

Roland Munz (SP, Zürich): Heute und in den kommenden Tagen bereiten wir den neuen Verkehrsrichtplan für den Kanton Zürich zu. Wie jedes üppige Mahl braucht er als Grundlage ein gutes Rezept, gesunde Zutaten, die richtige Würze und es muss bei der richtigen Temperatur mit Liebe gekocht werden. Mit ihrer Vorlage 4222 gab uns der Regierungsrat ein mögliches Rezept zur Zubereitung eines währschaften bürgerlichen Verkehrsrichtplans. Korrekturen an diesem Rezept der Regierung waren aus unserer Sicht unbedingt nötig, damit es die heu-

tigen Erfordernisse an einen verkehrspolitisch gesunden, ausgewogenen Richtplan befriedigen kann.

Die Kommissionen für Planung und Bau sowie für Energie, Verkehr und Umwelt haben während zweier Jahre intensiv an der Vorlage gearbeitet. In der KEVU fand ein ausgewogener Dialog statt. Beide Seiten, die bürgerliche wie auch die linke, konnten ihre Anliegen einbringen und diskutieren. Das lässt sich unter anderem daran erkennen, dass beispielsweise im Kapitel zum öffentlichen Personenverkehr beide Seiten Anträge umsetzten und noch Anträge aufrechterhalten konnten.

Die von der KPB bearbeiteten Kapitel aber hat die Rechte ganz klar geprägt durch eine Flut von bürgerlichen Anträgen. Zahlreiche neue Strassen, darunter so massiv die Landschaft gefährdende Objekte wie eine äussere Nordumfahrung, wurden neu aufgenommen. Bei vielen Vorhaben ist auch die Fristigkeit verkürzt worden. So sind jetzt für die nächsten zehn Jahre Strassenneubauten im Umfang von rund 9 Milliarden Franken vorgesehen. Dass so etwas unmöglich realisierbar ist, muss allen klar sein. Wer trotzdem an unrealistisch kurzen Fristen festhält – wider besseres Wissen –, spielt der Öffentlichkeit gegenüber mit falschen Karten, weckt Hoffnungen und schürt Ängste. Das ist, wie wenn Sie in einem Kochrezept festhalten, die Kartoffel sei während einer Minute gar zu kochen. Ist es wirklich fair, wider besseres Wissen unmögliche Fristen anzusetzen?

Unsere Anliegen hingegen wurden in der KPB fast durchwegs abgeschmettert. Die bürgerlich-christliche KPB-Mehrheit legte dabei nicht einmal Wert darauf, umfassend informiert zu werden. So verweigerte sie die Anhörung von Umwelt- und Landschaftsschutzverbänden als Gegenstimmen zur Anhörung von Vertretern der Wirtschaft, namentlich der Grossverteiler. Dabei ist uns ganz besonders sauer aufgestossen ist, dass Letztere noch die Unverfrorenheit besaßen, ihre Interessenwahrnehmung gar noch der Kommission in Rechnung zu stellen. Ich frage Sie: Ist es ausgewogen wenn nur eine Seite eingeladen wird, ihre Interessen zu vertreten? Und ist es richtig, wenn man Lobbyisten noch dafür bezahlt, dass sie uns ihre eigenen Anliegen vortragen dürfen? Für uns ist hier die Grenze des Skandalösen zumindest erreicht. Wir werden uns daran erinnern, sollten diese Interessenvertreter wieder einmal ein Anliegen vortragen wollen.

Unter dem Eindruck dieser einseitigen Anhörungspraxis ist denn auch das ursprünglich ganz passable – nicht linke, aber passable – Kapitel

zur Parkierung gründlich versalzen worden. Es ist nicht mehr geniessbar; übrigens nicht nur uns, für Leute mit einem feinen sozialdemokratischen Gaumen, nein auch für den Bund, wie laut Tages-Anzeiger von heute der Vorprüfung des Bundes entnommen werden kann.

Dass rund die Hälfte aller Minderheitsanträge von der SP stammen, ist logische Folge dieser einseitigen und nicht zu Ende geführten Arbeit in der KPB. Weder der zur Vorlage gehörende Bericht zu den Einwendungen ist vertieft behandelt worden noch fand eine materielle zweite Lesung statt. Eine zweite Lesung ist ja nicht das Abstimmen über die Liste der Anträge, eine zweite Lesung hätte in einer Gesamtschau über die Resultate der Kommissionsarbeit nach einer vollständigen ersten Bearbeitung bestanden. Nun, indem die bürgerliche Mehrheit in der Kommission ihre eigenen Anliegen ohne Rücksicht durchgedrückt hat, entzog sie einem möglichen Konsens jede Grundlage. Sie hat nach ihrem Gusto Fakten geschaffen und ist jetzt wohl erstaunt darüber, dass wir das nicht so toll finden und dass wir hier und heute und in den nächsten Tagen unsere Anliegen über Minderheitsanträge einbringen müssen. Sind FDP, CVP und EVP wirklich an einem Konsens auch mit unserer Seite interessiert, so haben sie es in der Hand, diesen Konsens umzusetzen. Ihre Kernanliegen sind bereits in der Vorlage enthalten. Mitte-rechts hat während dieser Session jetzt die grosse Chance zu beweisen, dass sie auch auf Anliegen von Natur und Umwelt Rücksicht nehmen kann, indem sie unseren Anträgen zustimmt und so mithilft, den Verkehrsrichtplan ins Lot zu bringen.

Sehen wir uns die rund 100 Anträge der SP an, so stellen wir fest, dass ein Viertel davon Abklassierungen beziehungsweise Verzicht auf Aufklassierungen von bestehenden Strassen betrifft. Ein Drittel unserer Anträge wurde nötig, um auf die unverdaulichsten Verschlechterungen zurückkommen zu können. Besonders diese Anträge betreffend sehen wir mit grossem Interesse der bürgerlichen Konsensbereitschaft entgegen.

Die SP will, dass die grosse Arbeit, welche in den beiden Kommissionen und jetzt dann im Plenum geleistet wird, erfolgreich ist. Wir wollen einen Richtplan. Wir wollen einen Richtplan, der vom Bundesrat genehmigt werden kann. Dass der Bundesrat strassenbaulastige Richtplanrevisionen durchaus zurückweist, hat er kürzlich an einer Vorlage aus dem Kanton Baselland bewiesen. Über alles gesehen, halten wir es mit der ja nicht eben als eigentliches Leitblatt grüner Politik berühm-

ten NZZ, welche feststellt, der vorliegende Verkehrsrichtplan sei ein konzeptloses Wunschkonzert vor allem nach mehr Strassenbau.

Eine bekömmliche Verkehrspolitik, wie sie die SP erkennt, stützt sich denn auch nicht auf das kurzsichtige Öffnen aller Schranken, sie beruht auf den drei Pfeilern «Verlagern», «Vermindern» und «Verbessern».

Verlagern heisst: Es sind im Richtplan die Grundlagen zu schaffen, dass die Verkehrsentwicklung dahin geht, dass immer mehr Menschen immer umweltfreundlicher verkehren. Es soll das Umsteigen vom MIV auf den ÖV und vom ÖV auf den Velo- und Fussverkehr gefördert werden. Dann wird Raum auf der Strasse frei für Menschen, welche die Strasse auch wirklich brauchen.

Vermindern heisst: Die Raumplanung ist gesamtheitlich anzugehen. Wir haben verlangt, die Verkehrsrichtplanung sei besser auf die Siedlungsplanung abzustimmen. Durch intelligente Siedlungsplanung mit Verkürzung der Wege werden weniger Personenkilometer auf allen Verkehrsträgern nötig. Das entlastet die Umwelt und die Infrastrukturen und ist volkswirtschaftlich sinnvoll.

Verbessern heisst: Die bestehenden Infrastrukturen und auch die möglicherweise neuen Infrastrukturbauten sind so zu gestalten, dass ihr Betrieb ein Minimum an Emissionen verursacht. Wo Grenzwerte überschritten werden ist nicht auszubauen, sondern zunächst zu sanieren. Verkehrswege müssen nicht bloss funktionieren, sie sind zu attraktiven Aussenräumen aufzuwerten.

Immerhin darf festgestellt werden, dass der Verkehrsrichtplan in den Kommissionen nicht nur verschlechtert worden ist. Auf Antrag der SP hin hat die KEVU auch ein Kapitel für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen, ein Kapitel, das uns so, wie es vorliegt, ganz gut schmeckt.

Es ist zusammenzufassen: Das Rezept der Regierung für einen neuen Verkehrsrichtplan war nicht nach unserem Geschmack. Nach den Kommissionsberatungen ist es allerdings ungeniessbar. Diese Suppe essen wir nicht, wie sie uns hier vorgesetzt wird. Ich lade Sie aber herzlich ein, mit uns zusammen die Suppe zu verfeinern. Mit unseren Anträgen bieten wir die Chance. Ich lade Sie ein, davon Gebrauch zu machen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Der Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten in der Schweiz, herausgegeben vom ARE hält in

seinem Ausblick Folgendes fest: «Es wird keine nachhaltige Verkehrspolitik geben, welche die verschiedenen Verkehrsarten gegeneinander ausspielt. Je länger je mehr ist eine breit gefächerte Gesamtverkehrspolitik notwendig, welche die Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft sichert und gleichzeitig die Belastung für die heutigen und zukünftigen Generationen reduziert.» Diese Aussagen treffen den Kern unserer freisinnigen Verkehrspolitik. Denn liberale Verkehrspolitik bedeutet für uns, dass wir uns zum Prinzip der nachhaltigen Entwicklung bekennen. Deshalb setzen wir uns in der Verkehrspolitik ein für den Interessenausgleich zwischen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Und genau deshalb ist Verkehrspolitik für uns immer auch Umweltpolitik und Wirtschaftspolitik. Wir wollen die Verkehrsprobleme lösen, statt sie zementieren. Und vor allem wehren wir uns gegen jede Form von Verhinderungspolitik. Mobilität wollen wir auch nicht verbieten, sondern eigenverantwortlich ausüben. Die verschiedenen Verkehrsträger betrachten wir als gleichwertig. Wir sind nicht für oder gegen das Auto, nicht für oder gegen die Bahn, den Bus, das Tram, den Fuss- oder Veloverkehr, sondern für eine sinnvolle Kombination.

Die FDP-Fraktion ist sich der unterschiedlichen Stärken und Schwächen der einzelnen Verkehrsträger bewusst und versucht, diese entsprechend ihren Stärken einzusetzen. Denn ein attraktiver Wirtschaftsstandort braucht auch gute Verkehrsbeziehungen. Stautunden belasten die Umwelt und unsere Volkswirtschaft. Nur so bleibt unser Kanton auch in Zukunft der Wirtschaftsmotor für die ganze Schweiz.

Der fortschreitende Siedlungsdruck, dem wir richtigerweise in unserem Kanton mit einer Verdichtung nach innen begegnen, braucht intelligente Lösungen. Mobilitätsbedürfnisse sowie Schutz der Anwohnenden sind unter einen Hut zu bringen. Damit erhält auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in den Verdichtungsgebieten eine höhere Bedeutung, denn der Kanton wird sich demografisch und wirtschaftlich weiterentwickeln und das Fehlen eines zusammenhängenden übergeordneten Verkehrsnetzes wird sich noch drastischer auf den Wirtschaftsraum und unsere Siedlungsqualität auswirken. Deshalb lehnen wir alle Forderungen nach einer Plafonierung des Individualverkehrs ab. Vor allem die inneren Agglomerationsräume wären von einer verschlechterten Erreichbarkeit besonders betroffen. Die Folge wäre eine Verlagerung der Siedlungsentwicklung an die peripher gelegenen und mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen Gebiete.

Bei der Finanzierung anerkennen wird, dass die Kosten beim Strassenverkehr zum Grossteil durch die Verkehrsteilnehmer in Form von Eigenleistungen, Abgaben und Steuern bezahlt werden. Das Bundesamt für Raumentwicklung hat dies in seiner neusten Erhebung festgehalten, übrigens unter Einbezug von Unfall-, Lärm- und Umweltkosten, anders als bei der Schiene. Auf kantonaler Ebene hat die FDP wiederholt eine Totalrevision des Verkehrsabgabegesetzes gefordert – hin zu einem verursachergerechten System, das deutliche Anreize zu ökologischem Verhalten setzt. Zur Untermauerung dieser Forderung reicht die FDP-Fraktion heute eine Motion mit diesem Inhalt ein.

Die FDP-Fraktion ist sich der Grenzen unserer Mobilität bewusst. Unsere Umwelt braucht Schutz, aber nicht durch politische Symbole, sondern durch eine faktenorientierte Sachpolitik. Als liberale Partei glauben wir an eine rasche Belastungsreduktion durch den technischen Fortschritt. Eine Vorreiterrolle hat übrigens der bereits zur Normalität gewordene Einbau des Katalysators gespielt.

Wir setzen uns ein für die Erhöhung der unternehmerischen Spielräume, damit sich Investitionen in neue Technologien auch lohnen. Umweltschutz und Wirtschaft sind für Liberale keine Gegensätze, aber ohne funktionierende Wirtschaft lässt sich Umweltschutz nicht finanzieren. Deshalb haben wir uns auch in der Kommissionsarbeit für einen möglichst homogenen und geschlossenen Verkehrsfluss auf den Hochleistungsstrassen und bei den Ortsumfahrungen eingesetzt. Wenn Linke und Grüne unverblümt fordern, der Verkehr gehöre auf die Umfahrungsstrassen, sie gleichzeitig aber alle Umfahrungsstrassen mit einem «Streichkonzert» ablehnen, so ist diese Politik nicht glaubwürdig.

Wir engagierten uns auch für einen attraktiven öffentlichen Verkehr und hier müssen wir uns weiss Gott nicht verstecken. Die FDP hat nämlich bis heute alle Vorlagen für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich bis zur Volksabstimmung unterstützt. Es waren freisinnige Amtsvorsteher, die den Ausbau des öffentlichen Verkehrs namhaft vorangetrieben haben, zum Beispiel Regierungsrat Ruedi Jeker. Im Gegenzug erinnere ich daran, dass es die Linke war, welche im Jahr 1962 die Tiefbahn in der Stadt Zürich und 1973 die Untergrundbahn verhindert hat. Damals schrieb die SP auf ihrem Flugblatt: «Die U-Bahn dient dem privaten Unternehmertum, den Banken und dem Grundbesitz – auf Kosten des arbeitenden Volkes.» Das haben Sie

damals geschrieben und ich muss leider festhalten, dass es auf Ihrer Ratseite heute nicht viel hoffnungsvoller tönt.

Der neue Richtplan soll für uns aber Chancen und Entwicklungen ermöglichen für einen Wirtschafts- und Lebensraum. Deshalb haben wir uns – und das werden wir durch die Debatte durchziehen – im Zweifel immer für den Eintrag entschieden. Denken und kreatives Gestalten sollen auch kommenden Generationen erlaubt sein. Und wenn sich zu einem konkreten Objekt neue Erkenntnisse ergeben sollten, sind wir auch bereit, auf diesen Entscheid zurückzukommen.

Zum Schluss möchte ich meinen besonderen Dank auszusprechen den beiden Vorsitzenden von KEVU und KPB, den beiden Kommissionssekretariaten, ganz besonders – und das möchte ich hervorheben – den sehr kompetenten Mitarbeitenden der Verwaltung, welche an diese Vorlage einen ausserordentlichen Beitrag geleistet haben. Danken möchte ich auch meinen Kommissionskolleginnen und -kollegen für ihr engagiertes Mitwirken in der Kommissionsarbeit und nicht zuletzt den beteiligten drei Regierungsrätinnen. Ich danke Ihnen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Auf Grund des anstehenden politischen Entscheidungsprozesses, wo es darum geht, die vorgeschlagenen Konzepte für die unterschiedlichen Verkehrsträger in unserem Kanton behördenverbindlich festzulegen, muss sich eine nachhaltige Entwicklung für die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Ökologie entfalten können. Wir Grünen stellen uns deshalb als Leitgedanke die Kernfrage: Wie müsste unser Kanton, ausgehend von den realen Bedingungen, im Sinne einer radikal nachhaltigen Entwicklung räumlich organisiert werden? Die Hauptherausforderungen während dieser Debatte werden insbesondere zukunftstaugliche Antworten und parteipolitische Bekenntnisse zu den unterschiedlichen Themen sein. Ich gliedere die grünen Positionen in acht Themenblöcke.

Erstens: Gesellschaftliche Massstabsprünge. Die grenzenlose Mobilität ist in der globalisierten Welt des 21. Jahrhunderts eine Tatsache, aber auch ein zunehmend grosses Problem. Untersuchungen zeigen, dass der motorisierte Verkehr in den kommenden Jahren weiter wachsen wird. Unsere Antwort ist: Mit der bewussten Stärkung und dem zielgerichteten Ausbau des abgasfreien Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs lösen wir die existierenden Mobilitätsprobleme.

Zweitens: Zersiedelung und Verkehrswachstum. Die zunehmende Entdichtung und die wachsende MIV-Lastigkeit werden das Verkehrssystem für Störungen noch verletzlicher machen und zu noch grossflächigeren Überschreitungen der Lärm- und Luftgrenzwerte führen. Unsere Antwort ist: Der ungebremsste Strassen- und Tunnelbau, vertreten durch die Bürgerlichen mit der Schützenhilfe der Kleinparteien EVP und CVP, ist angesichts der Klimaerwärmung, der Feinstaubbelastung und der bedrohten Natur und Landschaft verantwortungslos. Der Zersiedelung wollen wir eine fein abgestimmte Verkehrsrichtplanung entgegensetzen. Das ist die Aufgabe dieser – ich sage frech – Raumplanungsdebatte. Darum fordern wir, dass Neubauten dort errichtet werden, wo sie mit dem öffentlichen Verkehr schlicht und einfach erreicht werden können.

Drittens: abnehmende Biodiversität. Mit der beschleunigten Urbanisierung, Nutzungsintensivierung respektive Aufgabe beim Kulturland, der Zerschneidung und Verinselung von Lebensräumen als Folge neuer Umfahrungen oder – moderner ausgedrückt – Tangenten wird die Artenvielfalt weiter abnehmen. Unsere Antwort ist: Wir setzen für die Natur, für Mensch und Umwelt in dieser Richtplanung den richtigen Kurs. Wir kämpfen um den Erhalt der Landschaft als Lebensgrundlage für alle.

Viertens: Widersprüchlichkeit der Anforderung. Im Dilemma zwischen der Herstellung landesweit gleicher Lebensstandards und der Aufrechterhaltung spezifisch lokaler Lebensqualitäten wird eine Prioritätensetzung unumgänglich sein. Unsere Antwort ist: Wir wollen den vorliegenden Verkehrsplan so ändern, dass er den Bedürfnissen der Bevölkerung nach Ruhe, Gesundheit und Lebensqualität gerecht wird.

Fünftens: absehbare Energieverknappung und globale Klimaerwärmung. Durch die Endlichkeit der fossilen Quellen ist in näherer Zukunft von massiv höheren Energiepreisen auszugehen. Mit dem Permafrost, häufigeren Überschwemmungen, Trockenheitsphasen wird die Besiedlung und Werterhaltung der Strassen deutlich aufwändiger werden. Unsere Antwort ist: Wir brauchen nicht mehr, sondern jeweils den richtigen Verkehr. «Richtig» ist nicht zu verwechseln mit «we-sensgerecht».

Sechstens: Die Schweiz verfügt über eines der dichtesten Verkehrsnetze Europas. Sie funktioniert als hierarchisches Städtetz. Zürich mit seinen Agglomerationen spielt hierbei eine bedeutende Rolle. Dabei ist der öffentliche Verkehr insbesondere in den Kernstädten Zürich

und Winterthur ausserordentlich gut organisiert. Das Umladen der Güter auf die Schiene macht Fortschritte. Es kann wahrlich behauptet werden: Die Schweiz ist Vorbild für Europa – und nicht umgekehrt. Unsere Antwort ist: Wenn wir diese These untermauern wollen, dürfen wir mit unserem Richtplan nicht so enden, dass wir mit der Vielzahl von masslosen Festlegungen bewusst Schleusen für den motorisierten Individualverkehr auf den kontinentalen Transitachsen öffnen.

Siebtens: Unter diesem Punkt wollen wir unsere, die grüne Stossrichtung bekannt geben, nämlich dass die Hauptsiedlungsstrukturen konsequent auf den ÖV auszurichten sind. Auf Grund der Kleinteiligkeit des Richtplangebietes vom Kanton Zürich sind namentlich für wertschöpfungsintensive Dienstleistungen schnelle, häufige und zuverlässige Verbindungen zwischen den Kernstädten und den Stadtlandschaften solche mit identitätsstiftenden Elementen und hoher Entwicklungsdynamik von entscheidender Bedeutung. Dies lässt sich auf die Dauer am umweltschonendsten mit dem öffentlichen Verkehr gewährleisten. Der Investitionsschwerpunkt ist hierfür eindeutig auf den ÖV zu verlegen, nicht umgekehrt, wie diese Vorlage jetzt daherkommt. Ich erinnere: Von 36 Milliarden Franken Investitionen bis und mit Realisierungshorizont 2036 wollen die Bürgerlichen lediglich einen Drittel in den ÖV investieren. Wir sagen: In dünn besiedelten ruralen Räumen soll einerseits die Flächenerschliessung primär mit dem MIV gewährleistet werden. Vorbehalten bleibt aber die angemessene Grundversorgung. In den dichten urbanen Räumen soll andererseits dem MIV klar sekundäre Bedeutung zukommen. Durch ein flächendeckendes Road- und Parkpricing in sämtlichen urbanen Räumen soll hier die Automobilität mit ihrem überproportionalen Flächen- und Umweltverschleiss gezielt verknappt werden. Durch die damit verbundene grossflächige Reduktion der Lärm- und Luftbelastung in urbanen Räumen wie Limmattal und Glatttal werden nicht zuletzt auch die Wohnqualität und die Wohnattraktivität wieder gesteigert.

Achtens: Für die gesellschaftliche und ökologische Zukunft des Kantons Zürich ist zugleich entscheidend, wie diese urbanen Siedlungsräume intern aufgebaut sind. Um urbane Qualitäten hinsichtlich Vielfalt, Infrastruktur, Mobilität und Erholung umweltschonend anbieten zu können, muss Folgendes gewährleistet sein – das ist die zweite grüne Stossrichtung –, nämlich: Eine effiziente Alltagsversorgung muss für alle sichergestellt sein. Der Langsamverkehr, die Anbindung an den leistungsfähigen ÖV, Bahn, Tram und Bus, und die lokale

Naherholung sind Grundversorgungselemente. Die Entwicklungsprioritäten sind deshalb primär auf die Siedlungsentwicklung nach innen, sekundär, aber nicht weniger wichtig, auf Erweiterungen entlang der leistungsfähigeren ÖV-Achsen zu richten.

Abschliessend die Binsenwahrheit, welche die Mehrheit in diesem Rat nicht wahrhaben will: Der Bau und Ausbau von Strassen, Tunnels, Tangenten oder Umfahrungen schafft immer neue Sachzwänge und Probleme. Mit jedem zusätzlichen Strassenangebot wächst auch der Verkehr. Das ist der Teufelskreis, den wir und unsere Wähler nicht mitmachen. Wenn Sie aber die Verantwortung gegenüber den kommenden Generationen mit dieser unverantwortlichen Richtplanänderung übernehmen wollen, signalisieren Sie das bitte klar! Sie müssen sich aber bewusst sein: Die Wähler werden es Ihnen heimzahlen.

Mit der soeben gestarteten Marathon-Debatte wollen wir Grünen ver-raten, wie wir den Lauf einteilen werden. Wir sagen: Langsam starten, aufbauend, bewusst und auf die Körpersignale achtend laufen, den gefürchteten «Krisen-Kilometer-30» – das wird das Kapitel «Parkierungen und verkehrsintensive Einrichtungen» sein – gut überwinden und, das ist das Entscheidendste, nicht die Zeit, sondern eine gute Verfassung nach dem Zieleinlauf ist uns wichtig!

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Mit der heute beginnenden Debatte haben wir die Möglichkeiten in verschiedenen Bereichen Einfluss zu nehmen auf die Entwicklung des Kantons Zürich. Dazu möchte ich auf einige Ziele der Richtplanung im Generellen und der Verkehrsrichtplanung im Speziellen hinweisen.

Die Richtplanung soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen beziehungsweise sichern. Er soll aber auch der Bevölkerung der verschiedenen Kantonsteile räumlich möglichst gleichwertige Lebensbedingungen gewähren. Ich bitte Sie, sich diesen Aspekt in den weiteren Beratungen immer wieder vor Augen zu halten. Alle Regionen im Kanton sollen eine faire Chance für eine prosperierende Entwicklung erhalten.

Mit dem Richtplan verfügen wir über ein geeignetes Instrument, das uns erlaubt, die räumlichen Chancen und Potenziale unseres Kantons strategisch zu beurteilen und zu nutzen. Miteinzubeziehen sind dabei auch der Bund und die Nachbarkantone. Der Richtplan ist damit ein

Führungs- und Koordinationsinstrument für die gesamtkantonale räumliche Entwicklung. Dies gibt uns auch die Chance, gegenüber dem Bund klar zu dokumentieren, was unsere Vorstellungen und Forderungen zur weiteren Entwicklung unseres Kantons sind. Der Subsidiaritätsgedanke und die Planung von unten nach oben sollen dabei hoch gehalten werden.

Mittels des Verkehrsrichtplans sollen Handlungsschwerpunkte zur Bewältigung des Verkehrs sowie zur Entlastung der Wohnbevölkerung vom Durchgangsverkehr gesetzt werden. Er soll dabei abgestimmt sein auf die anderen Richtpläne und die weiteren Planungsinstrumente wie den Raumplanungsbericht oder das Gesamtverkehrskonzept. Ärgerlich ist, dass das Gesamtverkehrskonzept zur Beratung des Verkehrsrichtplans erst in einer Endphase zur Verfügung stand. Teilweise sind die verschiedenen raumplanerischen Instrumente suboptimal aufeinander abgestimmt; dies führt zu Widersprüchen. Dies sei anhand eines Beispiels aus dem Limmattal illustriert:

Der Regierungsrat hat das 30 Hektaren grosse Gebiet im Niederfeld als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung deklariert. Als Bestandteil der zukünftigen Stadtlandschaft Limmattal soll hier attraktiver Wohnraum geschaffen werden. Ebenso soll es konsequenterweise mit der Stadtbahn Limmattal eine entsprechende leistungsfähige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr erhalten. Auf Grund der nun ausgearbeiteten Einzonungsvorlage soll hochwertiger Wohnraum für 2000 Menschen entstehen und es sollen Arbeitsplätze mit grosser Wertschöpfung für 3000 Personen geschaffen werden. Ausgerechnet hier müsste aber gemäss dem Verkehrsrichtplan eine Gateway-Anlage angesiedelt werden, welche viel kostbares Land beansprucht, kaum Arbeitsplätze schafft, eine tiefe Wertschöpfung generiert, kaum Steuereinnahmen bringt, aber die Region extrem mit Lärm und zusätzlichem Verkehr belasten würde. Es bleibt zu hoffen, dass im Rat in den kommenden Tagen solche Widersprüche aufgezeigt werden und durch die Ratsmehrheit korrigiert werden.

Zur Bedeutung des Richtplans

Trotzdem darf die Bedeutung des Verkehrsrichtplans nicht überbewertet werden. Denn übergeordnete Planungen und Massnahmen haben ebenfalls einen hohen Einfluss auf die Verkehrs- und Raumplanungspolitik. Auch zeigt die Erfahrung, dass die Richtplanung rollend ist: Jeder Strich auf der Karte kann sich ändern, kann hinfällig werden, kann überarbeitet werden. Ebenso bedeutet ein Eintrag im Verkehrs-

richtplan noch lange nicht, dass ein entsprechendes Bauwerk auch realisiert wird. Ein Strich ist nicht mehr als ein Strich und eine Arealsicherung. Nur ein Bruchteil der im Richtplan 1995 eingezeichneten Objekte wurde überhaupt realisiert. Und bereits zu verschiedensten Malen wurden Änderungen an diesem vorgenommen, bevor er nun ganz überarbeitet wird.

Häufig wurde in den letzten Wochen in Medienmitteilungen und Pressekongressen der Strassenverkehr gegen den öffentlichen Verkehr ausgespielt. Aus unserer Sicht bringen uns solche Diskussionen nicht weiter. Für einen funktionierenden Strassenverkehr braucht es einen leistungsfähigen ÖV: Unsere Strassen sind längst nicht in der Lage, den gesamten Verkehr zu schlucken. In verschiedenen Bereichen vermag zudem der ÖV den Verkehr nicht nur ökologischer, sondern auch effizienter und bedürfnisgerechter zu befriedigen.

Wenig Sinn machen auch die Rechnungsversuche, welche belegen wollen, dass in den Kommissionen der Strassenbau finanziell privilegiert wurde, insbesondere dann, wenn auf Strassenseite die Gesamtheit verschiedener Alternativprojekte aufsummiert wird. Diese Alternativszenarien sind durchaus positiv zu beurteilen. Immerhin sind die Mitsprachemöglichkeiten der Bevölkerung bei der Planung des Strassenverkehrs in der Regel weit demokratischer als bei der Realisierung von Infrastrukturprojekten der SBB. Ebenso müsste korrekterweise in einer solchen Rechnung auch die Wahrscheinlichkeit miteinbezogen werden, mit welcher ein Projekt einmal realisiert würde. Im Strassenverkehr sind Objekte seit Jahrzehnten strittig und selbst wenn sie jetzt wieder in den Richtplan eingetragen würden, so werden sie kaum je realisiert werden. Ich denke hier zum Beispiel an die Trasseesicherung für die Westumfahrung Dietikon.

Aber ich betone nochmals mit aller Deutlichkeit: Sinnvolle Verkehrslösungen können nur erreicht werden, wenn der ÖV und der Strassenverkehr nicht gegeneinander ausgespielt werden. Und hier muss vielleicht von links und rechts ein Schritt in die Mitte gemacht werden.

In verschiedenen Fällen werden in den kommenden Tagen neben den parteipolitischen Aspekten auch lokalpolitische Interessen von grosser Bedeutung sein. Aus diesem Grund möchte ich an alle appellieren dazu beizutragen, dass trotz Meinungsdivergenzen eine gesittete, konstruktive und lösungsorientierte Debatte im Vordergrund stehen soll – zum Wohl unseres Kantons. Ebenfalls hoffe ich, dass die Antragssteller der zahlreichen Minderheitsanträge doch ein Herz haben werden

für all diejenigen, welche ihr Einkommen nicht allein aus der Politik beziehen, und dass damit das Schreckensszenario der NZZ, welches vorsieht, dass wir künftig mit Schlafsack zu den Sitzungen zu erscheinen haben, nicht Realität wird.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Da haben wir schon die ersten Detailargumente gehört zum Gateway, allerdings gut verpackt, wie ich zugeben muss. Ich hoffe aber, dass das nicht so weitergeht.

Willy Furter (EVP, Zürich): Die Evangelische Volkspartei ist überzeugt, dass der Kanton Zürich für seine Bevölkerung und für seine Wirtschaft sowohl einen gut funktionierenden öffentlichen Personenverkehr als auch ein gut ausgebautes und gut unterhaltenes Strassennetz braucht.

Im Kapitel Gesamtverkehrsstrategie wird zunächst festgehalten, dass die Planung und Realisierung einer den Bedürfnissen der Gesellschaft entsprechenden Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Prosperität darstellt. Dabei sind der öffentliche Verkehr, der Individualverkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr wesentliche Bestandteile des Gesamtverkehrssystems.

In der bevorstehenden Monsterdebatte im Kantonsrat über die Revision des Verkehrsrichtplans nimmt die EVP-Fraktion eine differenzierte Haltung ein. Sie wird sich weder der Strassenbaueuphorie auf der Rechten noch der Strassenbauverhinderung auf der Linken anschliessen, sondern zu jedem der 204 Minderheitsanträge sachlich Stellung nehmen. Dabei geht sie davon aus, dass dem Wachstum sowohl des Strassen- als auch des Schienennetzes Grenzen gesetzt sind: nicht nur durch die nur beschränkt zur Verfügung stehenden Finanzen, sondern auch durch die begrenzten natürlichen Ressourcen, durch den Anspruch der Bevölkerung auf Schutz vor dem Verkehrslärm.

Das Netz an Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen im Kanton Zürich bedarf nach Meinung der EVP nur geringfügiger Ergänzungen, dies insbesondere im Oberland und im Raum Flughafen. Hingegen bekämpft sie die Idee einer äusseren Nordumfahrung der Stadt Zürich von Winterthur über Pfungen, Embrach, Bülach nach Wettingen im Limmattal vehement. Diese Hochleistungsstrasse steht im Widerspruch zur Forderung, Neu- und Ausbauten von Strassen in ihrer Erschliessungswirkung am bestehenden Siedlungsgebiet zu orientieren

und zusammenhängende Naherholungsgebiete zu schonen. Die dadurch entstehende Belastung von Landschaft und Umwelt ist nicht vertretbar und auch nicht finanzierbar. Damit erübrigt sich auch eine Trasseesicherung.

Offen zeigt sich die EVP demgegenüber für Trasseesicherungen in den Städten Zürich und Winterthur. Einem Ausbau der Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen in diesen Gebieten kann sie aber nur zustimmen, wenn er das übrige Strassennetz dauerhaft entlastet.

Für die EVP ist erfreulich, dass sowohl KPB als auch KEVU den folgenden Antrag unterstützen: Siedlungen sind so zu gliedern, dass das Verkehrsaufkommen möglichst klein ist. Die qualitative Siedlungsentwicklung wird mit gezielten Aufwertungsmassnahmen unterstützt. Dabei ist die Aufenthaltsqualität im Strassenraum für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.

Ein Mehrheitsantrag, der sowohl in der KPB als auch in der KEVU gutgeheissen wurde, nimmt Bezug auf den siebten Raumplanungsbericht des Regierungsrates. Der Kanton wird verpflichtet, mit der Metropolregion Zürich, das heisst von Basel über Aarau, Luzern, Schaffhausen bis Sankt Gallen, zusammenzuarbeiten und sich dafür einzusetzen, dass im gesamten Wirtschaftsraum Zürich dieselben Massstäbe bezüglich der haushälterischen Nutzung des Bodens angewandt werden.

Der Antrag zum Roadpricing wird im Kantonsrat wohl eine längere, kontroverse Auseinandersetzung auslösen. Die EVP befürwortet die Forderung, dass der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern Verkehrssteuerungselemente entwickelt.

Im Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich ist der Waidhaldetunnel Zürich als prioritäres Schlüsselvorhaben bezeichnet worden. Der Stadtrat von Zürich unterstützt das Anliegen ebenfalls und bittet, den Waidhaldetunnel unterirdisch bis Hirschwiesenstrasse in den Verkehrsplan aufzunehmen. Nur durch einen Waidhaldetunnel kann der unhaltbare Zustand an der Rosengartenstrasse in der Stadt Zürich beendet werden. Um den Verkehrsdruck von der A1 gegen die Stadt Zürich zu reduzieren, braucht es den Ausbau des Gubristtunnels. Das generelle Projekt liegt vor und die Renovierungsarbeiten an den bestehenden Röhren sind mit dem Bau der dritten Röhre zu koordinieren. In diesem Punkt gehen die Meinungen in der EVP-Fraktion allerdings auseinander.

Für die EVP ist ein weiterer Antrag sehr wichtig: Die Kantonsstrasse Winterthur–Bauma führt mitten durch das Betriebsgelände des gemeinnützigen Alters- und Pflegeheims Rämismühle. Mit einer Umfahrungsstrasse kann die unfallträchtige Gefahrenquelle ausgeschaltet werden. Die Heimleitung stellt das Gelände zur Verfügung, die Sanierungskosten für die bestehende Strasse von rund 1 Million Franken können dadurch eingespart werden.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Stellen sie sich Folgendes vor: Statt wie üblich im Januar die kalten Sonntage zu Hause in der warmen Stube zu verbringen, fahren sie – wie ich gestern – fast wie im Sommer mit dem Mountainbike draussen über grüne Wiesen und Hügel. Sie nutzen die Gelegenheit, einmal mit etwas örtlicher und auch geistiger Distanz sich die bevorstehende Debatte hier in diesem Rat vor Augen zu halten. Wenn sie jetzt denken, zum Glück gibts die Klimaerwärmung und wir können neu auch im Januar draussen mountainbiken, dann haben Sie die falschen Schlüsse gezogen. Etwas Distanz zum Alltagsgeschäft hilft manchmal ungemein, ein paar Zusammenhänge zu erkennen. Ungern lasse ich zum Beispiel die intensive Diskussion über die grossen Feinstaubprobleme vor einem Jahr in diesem Rat, den viel zu heissen Juni/Juli, den viel zu warmen Herbst oder die Fortsetzung davon gerade dieser Tage draussen Revue passieren.

Viele haben die Zeichen der Zeit und die grosse, langsam aufziehende Gefahr erkannt. So finden sich auch in den Zielsetzungen am Anfang zum vorliegenden revidierten Verkehrsrichtplan wunderbare Worte und Sätze, die diese Probleme reflektieren, Sätze wie zum Beispiel dieser: «Dabei ist die Aufenthaltsqualität im Strassenraum für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.» Oder: «Die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes». Leider folgt im Anschluss an diese gut tönenden und wohl auch gut gemeinten Zielsetzungen im Grundsatz auf den restlichen Seiten ein regelrechtes Strassenausbauprogramm, welches der Kanton Zürich in einem solchen Ausmass wohl noch selten gesehen hat. Hehre Zielsetzungen zur Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, Entlastung von Wohngebieten, Eindämmung der Verkehrszunahme, kaum geschrieben – schon vergessen.

Dabei leiten bereits heute besonders sensible Gebiete, welche vom drohenden Klimawandel in ihrer wirtschaftlichen Existenz direkt bedroht sind, aktiv Gegenmassnahmen ein. Nehmen sie als Beispiel Aro-

sa. Und wir alle stecken ja bereits tief im Wahlkampf: Ja, auch durchs Band alle Parteien haben die «Wahlthematik» – wir haben es heute bereits mehrmals gehört – und wollen zumindest verbal helfen, den Klimakollaps zu verhindern. Die einen sind aktivgrün, die anderen waren sowieso schon immer grün und die Letzten laden ein für aufklärende Filme.

Ich möchte tief und fest mit etwas bangem Blick in unsere Klimazukunft hoffen, dass dies alles mehr als nur leere Worte, mehr als ein grünes Mäntelchen ist. Sie besitzen nämlich diese Woche die ideale Gelegenheit, Beweise zu erbringen in einem zentralen Thema zum Klima: unserem Mobilitätsaufkommen.

Mit dem vorliegenden neuen Richtplan Verkehr soll ohne Anpassungen vor allem die Infrastruktur im Kanton Zürich für den motorisierten Individualverkehr massiv ausgebaut werden. Offenbar ist der Verkehr einer der letzten stark ideologisch geprägten Debatten. Dabei bestätigen Dutzende von Beispielen immer wieder das Gleiche: Neue Strassen bringen in der Regel mehr Verkehr. Im vorliegenden Richtplan wird an verschiedenen Stellen auf diese Problematik hingewiesen, nämlich dass keine neuen Strassenkapazitäten geschaffen werden sollen und der Verkehr auf der bestehenden Infrastruktur abgewickelt werden soll. Ausserdem sollen dicht besiedelte Gebiete nicht weiter belastet werden. Flankierende Massnahmen sind geplant im Zusammenhang mit dem Neubau von Strassen. In der Folge widerspricht sich aber der Richtplan mit den zahlreich neu eingetragenen Strassen durch zum Teil dichtest besiedelte Gebiete in krassester Weise und konsequent gleich selber. Die flankierenden Massnahmen bleiben in der Regel vage und rechtlich unsicher. Konkret werden wir dies dann bei verschiedenen Anträgen in der Detailberatung beim Stadttunnel oder auch bei Uster West sehen.

Um es kurz zu machen: Die Grünliberalen setzen sich dagegen zur Wehr. Wir meinen es ernst mit dem Schutz der Umwelt, dem Klimaschutz und der Bewahrung unserer Lebensqualität. Wir setzen uns ganz klar für eine ökologisch sinnvollere Verkehrspolitik ein. Engpässe im Verkehr und der Mobilität sind einzig und allein über den öffentlichen Verkehr abzufangen. Statt wie im Richtplan 50 Prozent sollte der öffentliche Verkehr mindestens 80 Prozent des Mehrverkehrs übernehmen. Der neue Verkehrsrichtplan ist nur zukunftstauglich, wenn die Summe aus Neubauprojekten und flankierenden Beschränkungsmassnahmen zusätzlichen Siedlungsraum von Lärm-,

Luft- und Verkehrssicherheitsproblemen entlastet statt weiter belastet. Mit noch mehr neuen Strassen erfüllen wir das vom Bundesrat geforderte Gesamtverkehrskonzept nie.

Dazu kommt der finanzielle Aspekt. Für zusätzliche Autobahnen und Kantonsstrassen sollen rund 20 Milliarden Franken ausgegeben werden, während für den Ausbau des Bahn- und Busangebots nur 5 Milliarden Franken zur Verfügung stehen.

Mit diesen Inhalten widerspricht der Antrag der Kommissionsmehrheit zum Verkehrsrichtplan dem eidgenössischen Raumplanungsgesetz, dem eidgenössischen Umweltschutzgesetz, der Luftreinhalteverordnung, der Lärmschutzverordnung und dem Massnahmenplan Luft des Kantons Zürich. Zudem widerspricht der neue Verkehrsrichtplan auch dem Kyoto-Protokoll, das von der Schweiz ratifiziert wurde und eine Senkung des CO₂-Ausstosses verlangt.

Wir haben in dieser Woche also noch grosses Verbesserungspotenzial an der vorliegenden Teilrevision. Die Grünliberalen sind in der Hoffnung, wesentliche Korrekturen anbringen zu können, für Eintreten. Wie wir am Ende zur Gesamtvorlage abstimmen, hängt natürlich davon ab, wie entscheidende Fragen in der Detailberatung beantwortet werden.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Damit sind die Meinungen der Fraktionen und der GLP (*Partei der amtierenden Regierungspräsidentin*) offiziell ergangen. Es folgen nun die freien Rednerinnen und Redner. Ab jetzt beträgt die Redezeit fünf Minuten.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): In unserem dicht besiedelten und genutzten Raum verursachen die Verkehrsströme und unsere immer grösser werdende Mobilität Konflikte und Schäden für Natur, Mensch und letztendlich auch für die Wirtschaft. In der Schweiz verpufft eine Person im Pendler-, Einkaufs- und im immer stärker zunehmenden Freizeitverkehr pro Jahr zwei Tonnen Kohlendioxid. Dies ist dreimal so viel, wie ein stabiles Klima verkraften würde. Ich sage hier nichts Neues, die Menschheit muss den CO₂-Ausstoss massiv senken, die Klimaerwärmung ist leider eine erwiesene Tatsache, und dies ist nicht erst seit Al Gore oder neuerdings auch Prince Charles so. Und genau aus dieser Sichtweise ist dieser Richtplanentwurf zu kritisieren, denn er stellt die Weichen vollkommen falsch.

Der Verkehr ist massgeblich für die Treibhausgas-Emissionen und weitere Luftschadstoffe wie PM10-Partikel verantwortlich. Erschreckende Facts dazu liefert die neuste Ostluft-Studie vom 4. Januar 2007.

Der Verkehr ist aber auch für massive Lärmbelastigungen verantwortlich, vor denen man die Bevölkerung schützen muss. Längst ist es wissenschaftlich belegt, dass Lärm den Organismus stresst und so gesundheitsschädigende Auswirkungen hat.

Gründe genug also, unserer Gesundheit und letztlich auch unserer Volkswirtschaft zuliebe, eine vernünftige Verkehrspolitik zu betreiben. Anders ist es unmöglich, zum Beispiel die Luftreinhalteverordnung und das Umweltschutzgesetz einzuhalten, und es wird zur Farce verkommen. Mit der Revision des Verkehrsrichtplans hätten wir also die Chance gehabt, die Lärm- und Luftverschmutzung an der Quelle zu bekämpfen. Verkehrszunahmen sind nämlich kein Naturgesetz, der Verkehr lässt sich lenken und leiten. Dieses Erkenntnis setzt sich langsam auch durch: Er muss sich lenken lassen. Ich denke dabei nicht nur an Roadpricing, es braucht einen Wechsel vom nachfrage- zum angebotsorientierten Denken. Eine vernünftige und nachhaltige Verkehrspolitik basiert auf den Grundsätzen «Vermindern», «Verbessern», «Verlagern»; Sie haben das schon ausführlich von Roland Munz gehört.

Der Kanton Zürich verfügt über eine ganze Reihe von ausgezeichneten Umwelt-Monitoring-Berichten. Auch wenn zwischen gut formulierten Berichten und tatsächlichen Massnahmen noch ein grosser Unterschied ist – der gute Wille ist eindeutig erkennbar. In diesem Kontext kann man auch die Gesamtverkehrskonzeption betrachten, mit der wir uns im grossen Ganzen einverstanden erklären können.

Die SP-Deputation in der KEVU stellte übrigens den Antrag, den Verkehrsrichtplan so lange zu sistieren, bis wir die Gesamtverkehrskonzeption auf dem Tisch haben, da auf ihr schliesslich der ganze Verkehrsrichtplan basieren sollte und wir nicht das Pferd vom Schwanz aufzäumen wollten, um nochmals Sabine Zieglers Bild zu gebrauchen. Leider sind wir mit unserer sinnvollen Forderung gescheitert. Die Gesamtverkehrskonzeption hielten wir übrigens erst im September 2006 in unseren Händen.

Dem diametral entgegen steht nun aber der vorliegende, unserer Meinung nach stark verschlechterte Entwurf des Verkehrsrichtplans. Dies betrifft vor allem, muss ich sagen, die Kapitel «Strassen» und «Parkie-

rung». Ich spreche hier aber als SP-Vertreterin in der KEVU und beschränke mich darum nun auf die KEVU-Kapitel. Die Arbeit in dieser Kommission war übrigens effizient. Die Diskussionen wurden sachlich hart geführt, aber der gegenseitige Respekt ging nie verloren.

Zum Kapitel 4.1. Gesamtverkehrsstrategie: Die Vorlage des Regierungsrates erachten wir von der SP in weiten Teilen als sinnvoll und zweckmässig. Das Kapitel ist kohärent mit der Gesamtverkehrskonzeption, den Bundespapieren und dem Aggloprogramm.

Beim Kapitel «öffentlicher Personenverkehr» ist ein angemessener Ausbau der Bahnen nach der restlichen Siedlungsstruktur vorgesehen und die Ziele der S-Bahn-Visionen sind weit gehend aufgenommen worden, was von unserer Seite zu begrüßen ist.

Das neue Kapitel «Fuss- und Veloverkehr» kam ja auf Antrag der SP überhaupt in die Vorlage. Wir begrüßen das natürlich sehr und sind zufrieden, dass der Fuss- und Veloverkehr jetzt eine gleichwertige Verkehrsform darstellt wie der ÖV und der MIV.

Beim Kapitel «Güterverkehr» gab natürlich ein Projekt am meisten zu diskutieren: der Gateway Limmattal. Die SP, die sich ganz entschieden hinter das Verlagerungsziel gestellt hat, nahm schliesslich die Last des Gateways auf sich, aber nur mit strengen Auflagen im Bereich des Strassenverkehrs.

Mit dem Kapitel «Flughafen» sind wir überhaupt nicht zufrieden. In diesem Kapitel wurde ganz klar die Chance verpasst, auf den SIL-Prozess (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) Einfluss zu nehmen. Das Ausklammern von Festlegungen für den Flughafen Kloten ist unserer Meinung nach ganz klar ein grosser Fehler.

Die nächsten Tage werden nun zeigen, ob sich der Kantonsrat für eine sinnvolle, nachhaltige und nicht zuletzt auch finanzierbare Verkehrspolitik einsetzen wird.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Nun dieser Richtplan, wie er hier vor uns liegt, erinnert mich schon ziemlich an die Strassenkarte von «Kümmerly + Frey» (*Heiterkeit*), nur dass es nicht so kümmerlich ist, was Sie da bringen und was Sie hier drin verlangen, und frei ist es schon gar nicht – autofrei. Wenn wir jetzt also über diesen kantonalen Richtplan diskutieren, dann ist dieser Diskurs als Umweltdebatte zu verstehen. Denn Ihr Richtplan kommt einer allgemeinen Mobilmachung gleich. Sie führen mit Ihren autogängigen «urbi et orbi» gera-

dezu Krieg gegen diesen Planeten, unbesehen von den Kollateralschäden bei Mensch, Natur und Klima. Das ist verantwortungslos. Das ist politischer Autismus. Da vermögen auch die ach so beliebten Sprachregelungen bei der FDP und der so oft bemühte hehre Begriff «nachhaltig» nicht darüber hinwegzutäuschen, dass es sich um ein banales bürgerliches «Green-Washing» handelt. Das ist zu offenkundig, denn die FDP – die Akteurinnen sind bekannt – politisiert umweltfeindlicher, als sie redet, und gibt sich besorgter, als sie ist. Denn dieser vorliegende Richtplan vermag unter keinem Titel dem Ziel einer Ressourcen schonenden Siedlungsentwicklung, dem Ziel einer umweltverträglichen Mobilität und den Bedürfnissen der Bevölkerung nach Ruhe, Gesundheit und Lebensqualität gerecht zu werden.

Nun, Verkehr ist ja nicht gottgegeben. Und Verkehr ist auch nicht nur das Bündeln und Kanalisieren von automobilen Strömen. Verkehr ist immer die Folge von raumplanerischen, richtplanerischen und nutzungsplanerischen Entscheiden – häufig Fehlentscheiden. Ein Fehlentscheid wie dieser Richtplan, entstanden im Strassenbauworkshop der FDP, womöglich gesponsert durch die millionenschwere Denkfabrik «Avenir Suisse», wo die FDP, die Gralshüterin der Marktwirtschaft, ganz offenbar die «res publica», die Kantonspolitik, mit Standortmarketing und Strassenbaulobbyismus verwechselt. Willkommen in der Ludothek! Ein Blick in die Welt täte Ihnen aber gut, denn Ihre Auto- und Flughafenpolitik ist nicht gratis. Den Preis, die Klimaerwärmung, zahlen vorerst die Ärmsten in dieser Welt. Es braucht eine Wende in unserem Mobilitätsverhalten, einen grünen Kurswechsel.

Und ich sage Ihnen, das können Sie mir glauben: Wenn das Klima sich ändern kann, dann können Sie das auch! (*Heiterkeit.*)

Willy Germann (CVP, Winterthur): Wer die Vernehmlassung und das letzte Communiqué der CVP zur Richtplanvorlage liest, merkt schnell, dass sich die raum- und verkehrspolitische Position der CVP stark von den harten Positionen sowohl der FDP/SVP als auch der SP unterscheidet. Seit einigen Tagen ist die Position der CVP sehr nahe bei jener der Regierung. Warum? Vor wenigen Tagen erschien nämlich eine wichtige Mitteilung der Baudirektion. Der gesamte Richtplan soll demnach eine Revision erfahren. Eines der wichtigsten Ziele dabei heisst verstärkt haushälterischer Umgang mit der Ressource Boden. Konkret heisst dies: Endlich ernst machen mit der Siedlungsentwicklung nach innen statt Grünraumzerstörung durch Zersiedelung. Das

war präzise die Hauptforderung der CVP in der Vernehmlassung zum regierungsrätlichen Verkehrsrichtplan: Verkehrspolitik vorerst als Ursachenbekämpfung über die Siedlungspolitik, Verkehrsvermeidung statt immer teurere Verkehrsbewältigung. Wir wollen alles unternehmen, damit möglichst wenig neuer Verkehr entsteht, statt endlos zum Beispiel über Modalsplit des zusätzlichen Verkehrs zu streiten. Wir haben dazu lange vor dem Richtplan mehrere Vorstösse eingereicht; alle diese Vorstösse gegen den Widerstand der FDP und vereinzelt auch der SP. Die Ausführungen von Carmen Walker tönten angesichts des fehlenden Tatbeweises geradezu zynisch.

Ursachenbekämpfung können wir mit dem Verkehrsrichtplan nur beschränkt betreiben. Der Verkehrsrichtplan muss also in seiner Bedeutung relativiert werden. Es lohnt sich nicht, über einzelne Umfahrungen und Abklassierungen zu streiten und regionalpolitische Parteikämpfe zu zelebrieren. Ein Strich ist ein Strich – nicht mehr! Und die CVP weiss und wünscht ausdrücklich, dass längst nicht alle Striche zu Projekten und Bauten werden. Trotz der Relativierung des Verkehrsrichtplans müssen an der Vorlage dringend Korrekturen vorgenommen werden. Dies erfordert vorerst eine schonungslose Beurteilung der Vorlage. Erlauben Sie mir dies zu sieben Punkten:

Erstens: Der Verkehrsrichtplan ist nicht kompatibel mit dem Aggloprogramm, mit den Plänen der Nachbarkantone, mit den Leitlinien und der Vorprüfung des Bundes. Der Verkehrsrichtplan hat in der vorliegenden Form keine Chance beim Bund; das wissen wir.

Zweitens: Dem motorisierten Individualverkehr wird im Richtplan viel mehr Gewicht beigemessen als dem ÖV. Reine Nachfrageorientierung beim MIV! Das widerspricht allen verkehrspolitischen Absichten des Kantons und der meisten Zürcher Gemeinden seit mehr als zwölf Jahren.

Drittens: Am meisten zu kurz kommt der Fussverkehr. Weil der Fussverkehr vor allem Sache der Gemeinden und der Verkehrsunternehmen ist, reichen wir heute parallel zum Richtplan einen Vorstoss ein.

Viertens: Würde der Richtplan, würden alle seine Einträge nur zur Hälfte umgesetzt, würde die Zersiedelung massiv gefördert, und zwar insbesondere ausserhalb des Kantons Zürich.

Fünftens: Die Kommissionsvorlage setzt kaum auf künftige technische und marktwirtschaftliche Möglichkeiten, die teuren Strassenbau vermeiden könnten.

Sechstens: Die Vorlage atmet den Geist und die Illusion der Sechziger- und Siebzigerjahre, als noch genügend Raum vorhanden war, noch genügend Geld, als noch keine Energieknappheit, kein Klimawandel absehbar waren, als noch nicht Hunderttausende von Menschen unter dem Verkehr litten, als Lebensqualität und intakte Landschaften noch weniger wichtige Standortfaktoren waren als heute.

Siebtens: Würden alle Strassenbauten, die im Richtplan enthalten sind, realisiert, wäre dies – ich muss es so sagen – blanker Wahnsinn. Finanzpolitisch, siedlungspolitisch, verkehrspolitisch und – ich sage das im übertragenen Sinne – auch kulturpolitisch! Die Geschichte lehrt uns nämlich, was mit masslosen Kulturen passiert, die ihre ökologischen und räumlichen Grenzen nicht kennen, die illusorischen Freiheiten zu Lasten von andern Menschen beanspruchen, zu Lasten der Umwelt und vor allem zu Lasten der künftigen Generationen. Die Geschichte lehrt uns das deutlich.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Wir stehen eingangs eines sehr umfangreichen Planungsgeschäftes mit ungewissem Ausgang. Von ganz verschiedenen Seiten wurde in dieser Vorlage viel Herzblut vergossen und es wurden sehr unterschiedliche Wünsche, Träume und Visionen eingebracht. Ich habe mir einige Gedanken über das Wörtchen «Richtplan» mit seinen verschiedenen Bedeutungen gemacht.

Darüber, wie verbindlich, entscheidend oder eben richtungsweisend der Richtplan ist, wurde auch jetzt schon wieder gemutmasst. Dass es der Richtplan oder viel mehr der Rat schon richten wird, muss schon jetzt mindesten teilweise in Frage gestellt werden. Wer eine Richtung vorgibt, hat auch ein Ziel. Und es wurde offensichtlich schon im Vorfeld mit solcher Verbissenheit gekämpft, als würde bereits mit dem Plan eintrag die Realisierung der Projekte genehmigt und der Zieleinlauf kurz bevorstehen. Von daher ist wohl auch erklärbar, weshalb die Fronten schon jetzt so verhärtet sind.

In gewissen Bereichen ist der vorliegende Richtplan unmissverständlich auch der rechte Plan oder, anders herum gesagt, der Plan der rechten Ratsseite. Da muss ich aber sofort relativieren und sagen, dass dies nach meiner Meinung noch lange keine Garantie für den richtigen Plan ist, obwohl dieses Wörtchen auch im Wort Richtplan enthalten ist! Oder kommt gerade von daher die ausgeprägte Rechthaberei, in dem man rechts wie links der Überzeugung ist, dass die eigenen Meinungen und Vorstellungen die einzig richtigen sind?

Die EVP-Fraktion hat die vielen Anträge eingehend beraten und abgewogen. Auch haben wir zu heiklen Themen nochmals Fachleute beigezogen und angehört. Wir haben es uns nicht leicht gemacht und uns ernsthaft gefragt, an was wir uns ausrichten wollen. Unsere Richtschnur waren nicht einfach nur die Finanzen, sondern auch ganz richtungweisend die Rücksicht auf Natur und Umwelt und richtigerweise die Verantwortung gegenüber kommenden Generationen. Da erstaunt es wenig, dass wir in erster Linie den Ausbau des Schienenverkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs favorisieren und fördern.

Auch wir haben das Problem, dass wir nicht alle – aus Sicht der betroffenen Regionen zwar berechtigten – Anliegen berücksichtigen können. Wir anerkennen, dass das Limmattal schon jetzt überdurchschnittlich grosse Beeinträchtigungen durch den Verkehr hinnehmen muss. Aber im Rahmen einer gesamtheitlichen Sicht kamen wir zu einem anderen Schluss und befürworteten den Eintrag des Gateway. Ähnliches gilt auch für die bessere Erschliessung des Zoos.

So wird es sein, dass wir in den Augen von lieben Mitbürgerinnen und Mitbürgern mit unseren Entscheiden zum vorliegenden Richtplan womöglich sogar als Richter empfunden werden. Dies können und wollen wir in einigen Fällen nicht einmal bestreiten. Vielmehr werden wir im Laufe der Debatte bei einigen überrissenen Begehren im vorliegenden Richtplanentwurf sogar als Scharfrichter auftreten und Projekten – wie zum Beispiel der äusseren Nordumfahrung – ungeniert den Todesstoss verpassen.

Monika Spring (SP, Zürich): Herr Präsident – vielleicht müsste ich eher sagen: Herr Tafelmajor –, meine Damen und Herren, das Ergebnis, das uns die KPB nach beinahe zweijähriger Beratung vorlegt, ist der hilflose Versuch, die raumplanerischen Herausforderungen von morgen mit Verkehrskonzepten aus den Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts zu lösen. Bereits die Vorlage des Regierungsrates widersprach in diversen Punkten den Zielsetzungen einer nachhaltigen Raumentwicklungspolitik. Trotzdem waren wir einverstanden, diese so in die öffentliche Auflage zu verabschieden. Wir waren überzeugt, dass die Kommission nach Prüfung der Vorgaben des Bundes und nach Diskussion der zahlreichen fundierten Einwendungen aus der Bevölkerung die Mängel der Vorlage eliminieren würde. Wir waren auch überzeugt, dass angesichts der Bedeutung der Vorlage für die zukünftige Siedlungsentwicklung und für die Lebensqualität der zu-

künftigen Generationen ein Konsensergebnis zu Stande kommen könnte.

Leider mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass SVP und FDP, meist kritiklos sekundiert von EVP und CVP – auf jeden Fall in unserer Kommission –, in erster Priorität freie Fahrt für Autofahrerinnen und Autofahrer wünschten. Die rund 1600 zumeist fundierten Einwendungen aus der Bevölkerung wurden kaum zur Kenntnis genommen, und nur von unserer Seite gab es Anstrengungen, diese Einwendungen auch im Detail zu studieren.

Ebenso wenig liess sich die Mehrheit von neuen Erkenntnissen aus der Raumbeobachtung beeindrucken, welche die fortschreitende Zersiedelung, aber auch die Verstädterung der Schweiz aufzeigten und nach Alternativen in der zukünftigen Raum- und Verkehrspolitik verlangten. Ein verbesserter Umweltschutz und die Berücksichtigung wertvoller Landschaften und schützenswerter Ortsbilder waren kaum ein Thema, vor allem kein Anlass zum Handeln. Auch die wochenlang anhaltende Wetterlage mit höchsten Feinstaubwerten im letzten Winter beeindruckte die Kommissionsmehrheit in keiner Weise. Vorschläge für Fortschritte bei der Luftreinhalteverordnung und beim Lärmschutz, zum Beispiel durch Fahrtenkontingentierung oder gar mit einem Roadpricing, wurden nicht einmal ernsthaft diskutiert. Oft wurde die vertiefte Auseinandersetzung mit einem Problem dadurch verhindert, dass der Präsident per Mehrheitsbeschluss den Beizug von Experten zu verhindern wusste. Wenn aber der bürgerlichen Seite ein Thema wichtig schien, dann wurden ohne Hemmungen Lobbyisten und Berater eingeladen und zum Teil mit fürstlichen Honoraren entschädigt; so geschehen bei der Beratung verkehrsintensiver Einrichtungen, wo die Vertreter eines Grossverteilers ihre Sichtweise einer möglichst uneingeschränkten Parkierung gleich zu dritt darlegen konnten.

Das Kapitel Parkierung ist denn auch das «Glanzstück» der bürgerlichen Verwässerungspolitik. An Stelle einer griffigen Festlegung mit eindeutigen Vorgaben wurden Formulierungen gewählt, welche die bestehenden Strassenkapazitäten und die ausgewiesene Nachfrage erwähnen, womit die angestrebte Rechtssicherheit in keiner Weise gestärkt wird. Die Erreichbarkeit durch den ÖV wird mit schwammigen Kann-Formulierungen umschrieben, die Tabelle mit griffigen Massnahmen auch für bestehende verkehrsintensive Einrichtungen gleich

ganz herausgekippt. Und für die Umsetzung soll der Kanton keine Richtlinien erstellen, sondern nur noch Arbeitshilfen.

Auch der Regierungsrat kritisierte dieses verwässerte Kapitel und ist der Meinung, das Ausbleiben einer tragfähigen Regelung hätte schwerwiegende Folgen für die Rechtssicherheit und für die Standortattraktivität des Kantons Zürich. Dass der Bund diesen Verkehrsrichtplan so nicht genehmigen kann, ist auf unserer Ratsseite und offenbar auch auf den Journalistenbänken klar, auch wenn das Hans Frei in keiner Weise wahrhaben will.

Bedenklich ist für uns auch, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung weiterhin rein nachfrageorientiert befriedigt werden sollen, was den heutigen Erkenntnissen einer modernen Raumordnungspolitik diametral entgegensteht. So legt in Zürich heute ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Jedes Verkehrsinfrastrukturobjekt hat Auswirkungen auf Siedlung und Umwelt; das gilt für die Strasse, aber auch für die Schiene und sogar auch für verkehrsberuhigende Räume. Nur wenn man die Wechselwirkung Verkehr und Siedlung in die Beurteilung des Nutzens eines Objektes einbezieht, können auch die Auswirkungen auf Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt beurteilt werden. Jede Teilrevision – hier also beim Verkehr – muss sich deshalb zwingend an den Zielen des Siedlungsrichtplans orientieren. Diese Forderung stellt der Bund bei Vorprüfung ausdrücklich auf und dies verlangt auch das Gesamtverkehrskonzept, das nämlich eine kontinuierliche Verbesserung der Siedlungsqualität fordert. Beim vorliegenden Entwurf wurden alle Erkenntnisse über die möglichen Auswirkungen der Verkehrsobjekte auf die Siedlung ignoriert. Dutzende Objekte sind in die Vorlage genommen worden, die offensichtlich die Siedlungsqualität zusätzlich belasten, statt sie zu entlasten. 17 Prozent der Bevölkerung lebt heute bezüglich Lärm über dem Alarmwert und wochenweise haben wir Grenzwertüberschreitungen bei der Luftbelastung. Und jetzt werden grosse Teile in unserem dicht besiedelten Raum zusätzlich belastet. Statt Reparatur zu betreiben, wird der Zustand unseres Siedlungsraums zusätzlich verschlimmert.

Mit einer Gesamtüberprüfung des Richtplans, wie er von Regierungsrätin Ursula Gut letzte Woche vorgestellt wurde, wird offenbar bereits an der Schadensbegrenzung oder an der Reparatur der Auswirkungen dieses Richtplans gearbeitet. Die Grundsätze der Gesamtüberprüfung

fordern nämlich eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen und den Erhalt beziehungsweise die Steigerung der Wohnqualität, die Ausrichtung der Siedlungsstruktur auf den ÖV mit der S-Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Und sie fordert, zusammenhängende, naturnahe Räume seien aktiv zu fördern. Sehr geehrte Regierungsrätin Ursula Gut, wieso haben Sie diese Leitlinien nicht bei Ihrer Fraktion schon zur Umsetzung eingebracht, quasi als Nachhilfeunterricht in Raumplanung?

Ein ganz grosses zusätzliches Problem dieses Entwurfs ist ausgeblendet worden: Unsere Nachbarkantone Aargau, Thurgau, Sankt Gallen, Schwyz und Zug zonen Wohngebiete ein, was das Zeug hält. Gleichzeitig gelangen sie mit Ausbaubegehren für Verkehrsinfrastrukturen an den Kanton Zürich. Bis jetzt hat der Kanton Zürich immer nachgegeben, die S-Bahn bis in die Seitentäler der Nachbarkantone ausgebaut, und die Stauräume für die ausserkantonalen Pendlerströme stellt er in unseren Dörfern zur Verfügung. Wo bleibt da die Umsetzung des regierungsrätlichen Grundsatzes für die Raumplanung, nämlich kurze Wege und emissionsarmer, ressourceneffizienter Verkehrsmiteinsatz? Ich zitiere, was Regierungsrätin Ursula Gut im Auftrag der Regierung umsetzen möchte: «Die Zwangsmobilität ist zu vermeiden, das heisst Nutzungen sind so anzuordnen, dass diese bequem auch zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können, und nicht Gebiete entstehen, wo die Wohnbevölkerung gezwungen wird, für praktisch alle Tätigkeit und Besorgungen grössere Distanzen mit dem motorisierten Individualverkehr oder dem öffentlichen Verkehr überwinden zu müssen.», Zitat Regierungsrätin Ursula Gut. Wo ist diese Zielsetzung im Verkehrsrichtplan umgesetzt? Ziele Ja, Umsetzung Nein – nach dem Motto «Gut, haben wir darüber gesprochen.» Es ist absolut bedauerlich, feststellen zu müssen, dass der Kanton Zürich als Wirtschaftsmotor der Schweiz keine effektive Raumplanung betreibt. Er lässt sich von seinen Nachbarn nicht nur vorführen, er lässt sich sogar die Entwicklung aufzwingen. Als Fazit lässt sich ziehen: Der Regierungsrat hat zwar erkannt, dass er mit seinem Entwurf die siedlungspolitischen Ziele nie erreichen kann. Jetzt hat die Kommissionsmehrheit die Vorlage aber noch massiv verschlechtert. Wir werden die Regierung kaum zur Aussage provozieren können, dass ihr mit einer Rückweisung gedient wäre. Doch nimmt man ihre Stellungnahme vom 16. August 2006 zum vorläufigen Entwurf ernst, könnte man es fast vermuten. Ich danke Ihnen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Mich erinnert diese Vorlage 4222 ein bisschen an den Kriminalroman «Der Richter und sein Henker» von Friedrich Dürrenmatt. Der Titel wird jetzt angepasst, es heisst «Der Richtplan und seine Henker». Und Henker sind diejenigen Ratsmitglieder, die jetzt in der laufenden Debatte dann diesen Plan, diesen Richtplan einfach so durchpassieren lassen, diese strassenlastige Vorlage einfach so passieren lassen. Sie wird nämlich höheren Ortes scheitern, das wissen Sie. Sie ist nicht kompatibel mit dem Gesamtverkehrskonzept und sie widerspricht brutal dem Agglomerationsprogramm «Siedlung und Verkehr» des Kantons Zürich.

Zur Genehmigungsfähigkeit. Ich habe es erwähnt, der Bund hat uns ganz massiv ermahnt. In der Vorprüfung wurden unmissverständlich Nachbesserungen gefordert. Wo sind sie? Ich vermisse sie. Der Entwurf wurde in der kantonsrätlichen Kommission weiter verschlechtert. Das vom Bund mit Nachdruck geforderte Gesamtverkehrskonzept haben wir endlich erhalten – mit zehnjähriger Verspätung. Es gibt bei der Finanzierung keine zuverlässigen Antworten. Wer soll das bezahlen, wer hat das bestellt? Ja, wer es bestellt hat, wissen wir, aber bezahlt hat es noch niemand. Es bleibt bei vagen Vorstellungen. Bei vielen Dingen fordert dieser Richtplan die Finanzierung durch den Bund. Folgeschwer könnte die Rückweisung dieser Richtplanvorlage für die erhofften Mittel für das Agglomerationsprogramm sein, solange dermassen viele Widersprüche zwischen Richtplan, Gesamtverkehrskonzept und Aggloprogramm bestehen. Der Bund wird uns bei der Bewältigung der dringenden Mobilitätsprobleme so nicht unterstützen. Wir setzen uns hier mit dieser Vorlage ins Fettnäpfchen. SVP und FDP haben heute Morgen wieder das Hohelied der gleich langen Spiesse von MIV und ÖV gesungen. Wir werden Sie an Ihren Taten messen, liebe Ratsmitglieder auf der rechten Seite. Jetzt muss ich auch die CVP und EVP in der KPB leider zur Mehrheitsbeschaffung im Strassenbaukapitel dieser unseligen Richtplanvorlage dazu schlagen. Ich hätte mir lieber Verhältnisse gewünscht wie in der KEVU, wo die CVP- oder EVP-Vertreter viel mehr Kompromisse eingegangen sind; und wir auch, auf beiden Seiten.

Hans-Heinrich Heusser sprach heute Morgen davon, dass wir den Ausbau von Schiene und Strasse brauchen, konstruktiv und möglichst speditiv. Das tönt nach Durchpeitschen. Aber in welchem Verhältnis? Es war semantisch falsch, Hans-Heinrich Heusser. Sie hätten umge-

kehrt sagen sollen: «Strassen für 24 Milliarden Franken zuerst und Schienen für 12 Milliarden Franken». Wer seine zwei liebsten Kinder derart ungleich behandelt, ist ein Rabenvater.

Im Aggloprogramm haben wir gehört: Verbesserung der Siedlungs- und Landschaftsqualität. Hören Sie gut zu, der wichtigste Satz auf Seite 7: «Übernahme von mindestens der Hälfte des Verkehrszuwachses durch den öffentlichen Verkehr». Das schaffen Sie nie! Und wir sind daran, es zu schaffen.

Ich habe noch andere Dinge, möchte aber zum Schluss kommen, damit wir die Mittagszeit geniessen können. Im Sinn von Willy Ger- mann, der gesagt hat, diese Vorlage atme den Betongeist der Sechzig- jahre: Es stimmt. Tut mir leid, Sie tragen mit dazu bei. Mein Ap- pell: Lassen Sie Vernunft walten in den nächsten Ratssitzungen, gleich ab heute Nachmittag, 14.30 Uhr! Und tragen Sie dazu bei, die- sen Richtplan in den bevorstehenden Debatten massiv zu verbessern! Sonst kriegen wir von den Nachbarkantonen und vom Bund gewaltig eins auf den Schädel.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Ich habe mir fest vorgenommen, mich nur in der Grundsatzdebatte «Strassenverkehr» ausgiebiger zu äussern, denn die Forderungen von linker Seite sind so abstrus und so realitätsfremd, dass schon der Gedanke daran weh tut. Von konstruk- tiven Lösungsansätzen kann keine Rede sein. Die Linke und ihre Freunde warnen vor einem Debakel und sind der Überzeugung, der Bund werde den Richtplan zurückweisen. Dieser Schwarzmalerei muss widersprochen werden, das Gegenteil ist der Fall.

Erstens: Der Bund beurteilt nur einen abgesegneten Richtplan.

Zweitens: Der Bund wartet sehnlichst darauf, dass der Kanton Zürich übergreifend über den ganzen Kanton endlich einmal klare verkehrs- politische Signale gegenüber Bern ausspricht. Mit dem vorliegenden Verkehrsrichtplan haben wir nun endlich eine demokratisch ausgewo- gene Vorlage, die sich für den ÖV und den Individualverkehr glei- chermassen ausspricht.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben) spricht zum zweiten Mal: Zur Sache möchte ich mich nicht mehr äussern, aber zu einigen Voten, die gefallen sind, muss ich mich doch noch äussern. Und zwar geht es darum, dass Monika Spring und andere das Gefühl haben, sie müssten

jetzt – ich sage es etwas salopp – ihre Schuhe am KPB-Präsidium abputzen. Zweimal wurde erwähnt, dass offenbar irgendwelche Experten aus der Privatwirtschaft irgendwie entschädigt wurden. Ich muss sagen, ich weiss das nicht. Das Präsidium hat mit der Entschädigung von irgendwelchen Referenten rein gar nichts zu tun. Wenn Sie das Gefühl haben, mit diesem Thema müssten Sie ihre Schuhe am KPB-Präsidenten abputzen, dann kann ich das nur als reine Demagogie anschauen.

Dann zu den Experten, die angeblich nicht vorgelassen wurden. Zum Thema Parkierung hatten wir Experten von Bund und Kanton dabei, und das sind weiss Gott keine Nichtgrünen, die dabei waren. Diese konnten ihre Erkenntnisse darlegen. Nehmen Sie das bitte zur Kenntnis.

Roland Munz (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ein Strich ist ein Strich – und nur ein Strich, haben wir gehört. Auf diesen Strich hier (*die Seitenstriche, welche die Änderungen in der Vorlage markieren*) trifft das zu. Dieser Strich hat wenig Bedeutung. Auf diese Striche jedoch trifft es nicht zu (*Einträge, Linien, auf der Richtplankarte*). Diese Striche sind von grosser Bedeutung – und eben nicht bloss einfache Eintragungen ohne Vorwirkungen. Der CVP darf zugute gehalten werden: Sie haben hier keine Vertretung aus dem Bezirk Affoltern, sonst wüssten Sie, dass beispielsweise im Knonaueramt allein das Eintragen der Autobahn damals zu einer gewaltigen Siedlungsveränderung geführt hat. Und, um ein aktuelles Beispiel aus dieser Richtplanvorlage zu nehmen, das Parkhaus Kaserne in der Stadt Zürich ist auch bloss ein Eintrag, den man natürlich jederzeit ändern kann, hat aber eine gewaltige Vorwirkung. Denn wenn das Kasernenparkhaus hier beispielsweise eingetragen ist, um nur eines unter 138 Objekten der Vorlage zu nennen, sind an diesem Standort selbstverständlich nicht mehr einfach so andere Nutzungen möglich, weil das Gebiet ja dann ein Stück weit reserviert ist.

Deshalb ist es mir wichtig, hier klarzustellen: Für uns sind diese Einträge nicht einfach Striche in einer Karte. Für uns sind das ganz klar massive Eingriffe in die Gemeinden, in die Regionen – mit klaren Vorwirkungen, die wir nicht unterschätzen dürfen. Ich möchte einfach, dass dies heute noch ganz klar gesagt wird.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte einfach auf zwei Vorwürfe eingehen, die man uns gemacht hat. Der erste Vorwurf sind unsere Minderheitsanträge. Bitte nehmen Sie doch einmal dieses Heft mit dem Text hervor und schauen Sie sich alle diese schwarzen Balken an! Diese schwarzen Balken sind mehrheitlich von der bürgerlichen Mehrheit so verlangt worden. Sie haben die regierungsrätliche Vorlage so verschlechtert, dass überall, wo jetzt ein schwarzer Balken ist, wir mittels Minderheitsanträgen versuchen müssen, die allerschlimmsten – die allerschlimmsten! – Ausfälle hier wieder zu korrigieren. Ich bitte Sie, nehmen Sie das auch zur Kenntnis. Wenn Sie dies nicht alles hinein «gepostet» hätten, wären wir nämlich heute Nachmittag fertig. (*Heiterkeit auf der rechten Ratsseite.*)

Der zweite Vorwurf: Wir würden mit unterschiedlichen Zahlen operieren. Wir haben unterschiedliche Zahlen ins Feld geführt. Das hat aber damit zu tun, dass eben diese Zahl 24 Milliarden Franken für die Strassenkosten die Kostenschätzung der Regierung für alle Strassenbauobjekte sind, die sie auch schätzen kann. Die neuen, zusätzlich eingetragenen Strassen kann die Regierung noch gar nicht schätzen. Aber nur mit der äusseren Nordumfahrung, als Beispiel, werden weitere Milliarden dazukommen. Weiter hat die Regierung gesagt, ihre Kostenschätzung habe eine Genauigkeit von plus/minus 30 Prozent. Also diese 24 Milliarden können gut auch 31,2 Milliarden Franken sein. Diese Grössenordnung um die 30 Milliarden Franken ist sicher nicht unrealistisch.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB: Diese Debatte war so zu erwarten. Es gilt trotzdem, wieder sachbezogen diese Weiterarbeit der Richtplandebatte zu beurteilen.

Die Präsidentin meiner Parallelkommission, Sabine Ziegler, bezeichnete unsere Arbeit in der Bearbeitung der Strategiefragen als konzeptlos, weil eben das Konzept nicht vorgelegen habe. Genau das kann nicht so gesagt werden. Schon zu Beginn haben beide Kommissionen sich am selben Tag den Stand der Gesamtverkehrsstrategie präsentieren lassen. Dies wurde durch den Regierungsrat gemacht. Es wurden Ziele und Grundsätze der Verkehrskonzeption erläutert und präsentiert. Diese waren Gegenstand des Regierungsratsbeschlusses aus dem Jahr 2001. Im Weiteren wurde auf die Beschlussfassung im Kantonsrat verwiesen mit der Beantwortung des Postulates 146/1998, dass ge-

nau diese Thematik wohlwollend vom Kantonsrat zur Kenntnis genommen worden ist und weiter als Grundlage dient. Diese Grundlagen wurden letztlich auch für die regierungsrätliche Richtplanvorlage verwendet, diese Grundlagen wurden auch dem Bund zur Prüfung vorgelegt. Also kann von Konzeptlosigkeit keine Spur sein, abgesehen davon, dass mit der Berichterstattung zum Gesamtverkehrskonzept, die wir ja mittlerweile zur Kenntnis haben, genau diese Stossrichtung aufgenommen und bestätigt wurde.

Noch zwei Sachen, die hier vermerkt wurden: Dass das Agglomerationsprogramm in keiner Art und Weise mit dieser Vorlage abgestimmt sei, stimmt rundweg nicht. Die Projekte, die dort aufgenommen und beim Bund eingebracht wurden, sind Bestandteil dieser Richtplanvorlage. Und darüber hinaus hat der Bund sogar Stellung genommen und auch zum Agglomerationsprogramm bestätigt, dass diese Stossrichtung weiterverfolgt werden kann und der Bund daran partizipieren will.

Im Weiteren ist es falsch, wenn Thomas Hardegger Sie mit dem textlichen Vermerk darauf verweist, dass hier alles verschlechtert wurde durch eine bürgerliche Mehrheit. Das stimmt nicht! Ich nehme nur den Kriterienkatalog, in dem letztlich die verschiedenen Projekte analysiert werden müssen. Dieser Katalog wurde mit keinem Kriterium abgestrichen, sondern er wurde noch mit zwei Kriterien ergänzt, weil wir eine Unausgewogenheit festgestellt haben; dies, um die Stossrichtung einer ausgewogenen Politik zu verfolgen, um die Stossrichtung einer gemeinsamen Verkehrspolitik miteinander weiterzuverfolgen. Das sind die Ansätze und ich appelliere an Sie, diese Richtplanvorlage jetzt in der kommenden Debatte in einem anderen Licht zu beraten und weiterzuverfolgen.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Begrüssung des Stadtzürcher Gemeinderatspräsidenten

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich begrüsse auf der Tribüne den Präsidenten des Zürcher Gemeinderates, Christopher Vohdin. Er ist zum Probehören hier. *(Heiterkeit.)*

Die Beratungen werden fortgesetzt.

Regierungsrätin Ursula Gut: Es ist mir ein Bedürfnis, Ihnen trotz der teilweise unterschiedlichen Positionen für die sehr engagierte und teilweise auch wohlwollende Grundsatzdebatte zu danken. Mein Dank geht aber vor allem auch an die beiden vorberatenden Kommissionen, nämlich die Kommission für Planung und Bau sowie die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt, welche mit viel Engagement und enormem zeitlichen Aufwand diese Vorlage vorberaten haben. Dabei haben Sie sich nicht nur mit der regierungsrätlichen Vorlage auseinandergesetzt, sondern Sie haben auch die zahlreichen Anregungen und Begehren ausgearbeitet, welche aus der öffentlichen Auflage hervorgegangen sind. Aus dieser Arbeit resultieren zahlreiche Detailverbesserungen, welche in die Vorlage eingeflossen sind. Bei einzelnen Änderungen, die Sie vorgenommen haben und bei denen die Regierung nicht einverstanden ist, werde ich Ihnen die Gründe für unsere abweichende Beurteilung in der Debatte, die nun vor uns steht, gerne erläutern.

Warum debattieren wir heute über diese Vorlage zur Revision des kantonalen Richtplans? Im Januar 1995 hat der Kantonsrat den vollständig neu überarbeiteten kantonalen Richtplan neu festgesetzt. Dabei hat er zahlreiche Grundlagenarbeiten im Bereich Verkehr verlangt. Aber auch der Bundesrat hat einen entsprechenden Genehmigungsvorbehalt angebracht: So seien bezüglich der Verkehrsinfrastrukturvorlagen Prioritäten zu setzen, die kantonal bedeutenden Zentrumsgebiete besser mit dem ÖV zu erschliessen und Zürich an das Hochgeschwindigkeitsnetz anzubinden. Seither wurden im Bereich Verkehr lediglich zwei kleinere Teilrevisionen vorgenommen, nämlich zur Glattalbahn und zum Durchgangsbahnhof Löwenstrasse. Beide waren notwendig und in zeitgerechter Verfahrenskoordination mit dem Bund sicherzustellen. Auf weitere Teiländerungen wurde bewusst verzichtet, um einer Gesamtschau im Bereich Verkehr nicht vorzugreifen.

Inzwischen sind die verlangten Grundlagenarbeiten abgeschlossen, so dass nun begründete Entscheide gefällt und Prioritäten gesetzt werden können. Seit kurzem liegt auch das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich vor, welches die zahlreichen Grundlagen zu einer kohärenten Gesamtsicht zusammenfasst und zu Strategien bündelt. Mit den neuen Festsetzungen in der Vorlage zur Revision des kantonalen Verkehrsrichtplans sollen nun die gewonnenen Erkenntnisse behördenverbindlich festgesetzt werden. Sie haben es damit in der Hand, dem

Kanton Zürich zu einem wirksamen und ausgewogenen Verkehrsrichtplan zu verhelfen, der den heutigen und künftigen Herausforderungen gerecht wird und zur Bewahrung und Stärkung der Standortqualitäten unseres Lebens- und Wirtschaftsraums beiträgt.

Ich möchte auf das erste Votum von Thomas Hardegger kurz eingehen. Die Leitlinien, die er zitiert hat, hat der Kantonsrat bereits im Richtplan 1995 festgelegt. Gerne nehme ich auch kurz Stellung zur so genannten Nichtgenehmigungsfähigkeit durch den Bundesrat, die aus dem Vorprüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung, ARE, herausgehen soll. Vorab möchte ich nochmals daran erinnern, dass es jetzt nicht um einen neuen Richtplan geht, sondern um eine Ergänzung des Richtplans 1995, wie sie der Bundesrat in seiner Genehmigung vom 15. Mai 1996 gefordert hat. Dass der Bundesrat wieder einzelne Genehmigungsvorbehalte haben wird, kann ich selbstverständlich nicht ausschliessen. Wir haben im Sachplan Verkehr in der Tat zum Teil noch unterschiedliche Ansichten, zum Beispiel zur Glattalautobahn. Aber gerade die Festsetzung durch den Kantonsrat wird den Zürcher Standpunkten entsprechendes Gewicht verleihen.

Nun aber zum Vorprüfungsbericht. Auf Antrag der KPB hat die Geschäftsleitung des Kantonsrates unverändert die Richtplanvorlage des Regierungsrates vom 17. November 2004 in die öffentliche Auflage gegeben; dies vom 2. Mai bis zum 30. Juni 2005. Parallel dazu haben wir am 22. April 2005 diese Vorlage auch zur Vorprüfung an das Amt für Raumentwicklung eingereicht. Das ARE hat den Vorprüfungsbericht am 8. August 2005 vorgelegt. Dass sich seit November 2004 bis August 2005 einiges im Umfeld des Verkehrsrichtplans weiterentwickelt hat, ist nahe liegend. Ich denke da an die Agglomerationsprogramme, an den Sachplan Verkehr oder an den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, SIL. Dem Bund konnten selbstverständlich auch nicht die umfangreichen Grundlagen zum Richtplan für die Vorprüfung mitgeliefert werden. Auch war der Ihnen nun vorliegende Erläuterungsbericht verständlicherweise noch nicht vorhanden. Es kann keine Rede davon sein, dass der Erläuterungsbericht unter Verschluss gehalten wurde. In einer ersten Aussprache mit dem ARE nach der Vorprüfung konnten deshalb viele Fragen geklärt werden. Letztlich wird der Bundesrat in einer Gesamtbetrachtung unseren kantonalen Richtplan würdigen und nicht einfach den an sich verständlichen Maximalforderungen einzelner Bundesämter folgen. Es ist deshalb gerade wichtig, dass Sie mit dem Richtplan die Zürcher Position in Bern vorlegen.

Denn Raumplanung ist gemäss Bundesverfassung Sache der Kantone. Ich danke Ihnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das Wort für eine kurze Replik auf das Votum des KPB-Präsidenten hat die KEVU-Präsidentin Sabine Ziegler. (*Unmutsäusserungen in den Reihen der SVP.*)

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU: Ich danke für die «wohlwollenden» Töne von der Seite der SVP.

Es wurde vorgeworfen, dass ich dieses Wort «konzeptlos» gebraucht habe – und vielleicht missbraucht habe. Ich möchte da zustimmen, dass 2001 eine strukturelle – eine strukturelle! – Einteilung der Gesamtverkehrskonzeption vorlag und den beiden Kommission gleichzeitig vorgestellt wurde. Aber erst im September 2006, zwei Jahre, nachdem der Regierungsrat seine Vorlage vorgestellt hatte, wurde das Gesamtverkehrskonzept in seinen integralen Teilen vorgestellt. Es wurde immer wieder falsch moniert, dass der Verkehrsrichtplan als solcher ein Konzept sei. Dies stimmt nicht. Es braucht eine grundlegende Arbeit, die sowohl die Finanzierung, die Zuteilung der Funktion der Verkehrsträger, die Priorisierung der diversen Verkehrsträger und deren Hauptprojekte und hauptsächlich den genauen Zusammenhang, das genaue Zusammenspiel zwischen Siedlung und Verkehr aufzeigt. Dies lag nicht vor, und deshalb hab ich das ganz klar – und ich stehe zu diesen Worten – als konzeptlosen Einstieg in den Verkehrsrichtplan moniert.

Die Beratungen werden abgebrochen.

Verschiedenes

Rücktritt von Roger Wyler, Wermatswil, als Oberrichter

Ratssekretär Raphael Golta verliest das Rücktrittsschreiben: Rücktritt als Oberrichter von Roger Wyler. « Sehr geehrter Herr Ratspräsident, sehr geehrte Mitglieder des Kantonsrates. Nach zwei Rückenoperationen habe ich mich definitiv entschieden, kein weiteres Mal als Ober-

richter zu kandidieren. Ich werde daher auf den Beginn der kommenden Amtsdauer, also per 1. Juli 2007, in den Ruhestand gehen.

Für das Vertrauen, das Sie mir bei den vergangenen Wahlen jeweils geschenkt haben, danke ich.

Mit freundlichen Grüßen, Roger Wyler.»

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Oberrichter Roger Wyler teilt mit, dass er auf Ende der laufenden Amtsdauer zurücktritt, das heisst, dass er für die Gesamterneuerungswahlen nicht wieder kandidiert.

Ich danke Oberrichter Roger Wyler jetzt schon für seine dem Kanton Zürich geleisteten wertvollen Dienste und wünsche ihm gute Genesung.

Mittagspause

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich entlasse Sie hier in die Mittagspause. Weil Sie so lange haben nachsitzen müssen, dauert die Mittagspause bis 14.45 Uhr.

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.45 Uhr statt.

Zürich, den 22. Januar 2007

Die Protokollführerin:

Heidi Baumann

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