



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

188. Sitzung, Dienstag, 23. Januar 2007, 16.30 Uhr

Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*

Verhandlungsgegenstände

6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

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

2006, **4222a**..... Seite 13431

Geschäftsordnung

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

6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

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

Fortsetzung der Beratungen

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Um etwa 19 Uhr werden wir uns
verpflegen können. Das Catering stammt wieder von der Metzgerei
Ziegler in Oerlikon. Kalte Küche finden Sie im Festsaal, warme Kü-
che gibt es im Entree zum Rathaus.

*Detailberatung***4.1 Gesamtverkehrsstrategie****4.1.1. Zielsetzungen*****Minderheitsantrag 4 Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

1. Absatz, 3. Satz, Neufassung:

... Sie sind nicht als konkurrierende Einzelsysteme, sondern als komplementäre Bestandteile zu betrachten. Die Verkehrsnetze sind im Hinblick ...

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Bevor ich mit der eigentlichen Begründung des Minderheitsantrags beginne, braucht es eine kurze Richtigstellung zu einem gestrigen Votum des Kommissionspräsidenten der KPB.

Gestern wurden im Zusammenhang mit unserem Rückweisungsantrag und der Genehmigungsfähigkeit Aussagen gemacht, die offensichtlich falsch sind. So hat der Kommissionspräsident sinngemäss gesagt, es drohten Verzögerungen beim Durchgangsbahnhof. Von bürgerlicher Seite wurde mit Verzögerungen bei der Glatttalbahn argumentiert. Diese Aussagen stimmen nicht. Verschiedene Medien haben dies unkommentiert übernommen und abgedruckt, weshalb ich hier festhalten möchte: Sowohl die Durchmesserlinie wie auch die Glatttalbahn sind Bestandteile des Bundesgesetzes über den Infrastrukturfonds. Per Bundesbeschluss gelten mit Inkrafttreten des Gesetzes Beiträge an folgende frei gegebene Projekte. Unter anderem sind dies die Glatttalbahn zweite und dritte Etappe, 253 Millionen Franken sowie die Durchmesserlinie Zürich, 400 Millionen Franken. Diese Woche läuft das Referendum ab. Dann sind diese Gelder frei gegeben. Uns zu unterschieben, wir wollten diese von der Bevölkerung mit grossem Mehr beschlossenen Projekte verzögern und uns als Verhinderer zu bezeichnen, grenzt an gezielte Irreführung. Richtig ist aber – das werden die Vertreterinnen und Vertreter der Kommissionsmehrheit zu verantworten haben –, dass die Widersprüche zwischen Richtplan und Agglomerationsprojekten, die noch nicht baureif sind, zur Blockierung von Bundesgeldern führen können. Als Beispiel führe ich den Widerspruch zwischen der Festlegung zum Kapitel Parkierung an. Im Agglomerationsprogramm werden zum Abschnitt «verkehrsintensive

Einrichtungen» exakt die Festlegungen versprochen, die im Regierungsratsentwurf sind. In der Vorlage sind diese Erschliessungsanforderungen nun massiv aufgeweicht. Dass unsere Befürchtung der Nichtgenehmigungsfähigkeit nicht an den Haaren herbeigezogen ist, lässt sich mit der Stellungnahme des Regierungsrates belegen. Er schreibt der Kommission am 16. August 2006: «Wir bezweifeln, dass der Verkehrsrichtplan in der nun vorliegenden Form vom Bund genehmigt wird.» Es ist davon auszugehen, dass der Regierungsrat weiss, was er schreibt. Er schreibt nicht, er befürchte. Er schreibt, er bezweifle. Er schreibt nicht nur teilweise genehmigt, sondern er schreibt, dass das Gesamte nicht genehmigt wird. Wer jetzt nicht bereit ist, den Verkehrsrichtplan in widerspruchsfreie Übereinstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept und dem Agglomerationsprogramm zu bringen, gefährdet die Beiträge des Bundes. Diese müssen sich den Vorwurf der Verhinderin oder des Verhinderers gefallen lassen. Es liegt an Ihnen, die Vorlage nun entsprechend zu korrigieren.

Damit komme ich zum ersten Minderheitsantrag. Genau hier bietet sich die erste Gelegenheit, einen Widerspruch auszuräumen. Der erste Abschnitt des Richtplantextes ist neu eingebracht worden. Wir haben als Kommissionsminderheit alles am neuen Text akzeptiert und sogar einige neue Worthülsen als mögliche Formulierungen genehmigt, aber nicht die Stelle, die auch aus dem SVP-Wahlprogramm stammen könnte. Die freie Wahl des Verkehrsmittels muss gewährleistet sein. Mit dem Satz, dass die verschiedenen Verkehrsmittel nicht als konkurrierende Einzelsysteme, sondern als komplementäre Bestandteile zu betrachten wären, haben wir den sehr liberalen Ansatz der Verkehrsmittelwahl der Kommissionsmehrheit akzeptiert. Die Gewährleistung der freien Verkehrsmittelwahl, quasi die Garantie, von jedem Ort aus mit jedem Verkehrsmittel erreichbar zu sein, können wir nicht akzeptieren. Niemand wird heute gezwungen, ins Auto zu steigen, wenn er lieber Bus fahren würde. Also ist damit der Anspruch auf die gleichwertige Erschliessung aller Siedlungsräume, aller Quartiere gemeint. Ein Richtplan ist jedoch nicht dazu da, Versprechen abzugeben, die erstens nicht gehalten werden können und zweitens die individuelle Freiheit einer kleinen Gruppe zulasten der grossen Bevölkerungsmehrheit propagieren. Die Abstimmung zu Verkehr und Siedlung verlangt gerade, dass die verkehrsmässige Anschliessung zweckmässig erfolgt. Ad absurdum geführt würde der Satz bedeuten, jedes Haus ist mit einer Strasse, einer Buslinie und einem Radweg zu erschliessen. Wollen Sie damit die Gemeindebehörden verpflichten, nicht mehr nach der Zweckmässigkeit, sondern flächendeckend in die Verkehrs-

erschliessung zu investieren? Ist eine autofreie Siedlung überhaupt noch möglich, wenn nur eine einzige Einwohnerin oder ein einziger Einwohner eine Zu- oder Wegfahrt mit dem Auto garantiert haben will? Muss jeder noch so kleine Weiler im äussersten Zipfel des Kantons mit einer Buslinie im Halbstundentakt ausgerüstet werden? Im Gesamtverkehrskonzept wird von gezielter Lenkung des Verkehrs gesprochen. Aufgrund der besonderen Stärken der verschiedenen Verkehrsmittel wird der Verkehr entwickelt und betrieben. Das ist dann unter dem Begriff des wesengerechten Verkehrsmittels zu verstehen. Damit wird doch die Zweckmässigkeit der Verkehrsmittelwahl gemeint. Wir stehen dazu, das Angebot darf und soll gesteuert werden. Dafür müssen die notwendigen Anreize aber geschaffen werden, sei es mit Verkehrssteuerungselementen, mit fiskalischen Elementen oder mit gezieltem Infrastrukturausbau oder Infrastrukturanpassungen. Das erhöht nicht nur die Umweltqualität, es führt auch für die Wirtschaft zu gleich langen Spiessen bei den Transportkosten und bei der Bereitstellung von Mitarbeiter-Parkplätzen oder bei der Organisation des Arbeitsweges der Mitarbeiterinnen. Wir stehen dazu, im städtischen Raum kann dem Fuss- und Veloverkehr mehr Gewicht beigemessen werden als der Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr. Aus Umweltschutzgründen und auch aus gesundheitspolitischen Überlegungen ist das sinnvoll. Im weniger gut erschlossenen Raum sind Modelle des kombinierten Verkehrs zu fördern, zum Beispiel die Kombination des öffentlichen Verkehrs mit Carsharing.

Ich weiss nicht, wie viel Überwindung es die SVP gekostet hat, den Satz nicht zu schreiben: «Freie Fahrt für freie Bürger.» Original oder getarnt ist er hier fehl am Platz und auch nicht nötig. Den Satz davor, dass sich die verschiedenen Verkehrsmittel ergänzen und sich nicht konkurrenzieren sollen, verstehen wir so, dass trotz sich nicht konkurrenzierenden Verkehrssystemen eine explizite Förderung und Bevorzugung der umweltfreundlichen Verkehrsträger möglich und auch erwünscht ist.

Ich bitte Sie, unseren Minderheitsantrag zu unterstützen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Thomas Hardegger, ich teile Ihre Ausführungen zur Genehmigungsfähigkeit des Richtplans beim Bund. Ich teile aber Ihre Interpretation des Prinzips der freien Verkehrsmittelwahl nicht. Dieser Antrag stellt einen eigentlichen Paradigmawechsel dar. Hier stellt sich wahrscheinlich die wichtigste Grundsatzfrage des Richtplans, nämlich: Soll die freie Verkehrsmittelwahl als libera-

les Prinzip, das bis jetzt gilt, auf allen Ebenen überhaupt noch hoch gehalten werden? Tatsache ist, schon bisher war die freie Wahl des Verkehrsmittels nicht überall und nicht jederzeit gewährleistet. Es gab gesperrte Strassen, autofreie Innenstädte, autofreie Wohnzonen, Sperrzeiten und so weiter. Tatsache wird sein, dass es noch mehr solche Zonen geben wird. Tatsache ist, auch der öffentliche Raum lässt sich nicht erweitern. Das ergibt ein wachsendes Spannungsverhältnis zum wachsenden Verkehr. Dadurch ergeben sich immer mehr Zielkonflikte: die Freiheit des Einzelnen auf der einen Seite, das Bedürfnis anderer nach Lebensqualität und die Beschränktheit des Raumes auf der anderen Seite.

Trotzdem glaube ich, dass am liberalen Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels festgehalten werden sollte. Es ist für mich eine Horrervorstellung, dass der Staat vorschreiben kann, wer welches Verkehrsmittel wann und wo benutzen darf. Doch, wenn der Staat diesen liberalen Grundsatz hoch hält, ist er gleichzeitig verpflichtet – das ist sehr wichtig –, zu Gunsten der Wohnbevölkerung und zu Gunsten der Umwelt der persönlichen Freiheit des Einzelnen Grenzen zu setzen; das heisst lenkend einzugreifen, vorab über den Preis zum Beispiel Roadpricing und über eine wirksame Angebotspolitik. Letztere fängt beim Parkraumangebot für Zielparkplätze an. Wer also die freie Verkehrsmittelwahl als liberales Prinzip hoch hält, gleichzeitig aber Lenkungsmassnahmen ablehnt, pflegt die Quadratur des Zirkels, pflegt reinen Populismus. Oder soll der Berufspendler aus dem grünen Kanton Aargau, der täglich allein in seinem von Musik geschwängerten, bequemen Offroader in die Stadt Zürich fährt, erwarten dürfen, dass er überall an seinem Arbeitsort einen möglichst billigen Parkplatz vorfindet und ungehindert und kostenlos dorthin gelangen kann? Seine Freiheit auch beim geltenden Prinzip muss nicht zuletzt wegen des nicht substituierbaren Gewerbeverkehrs Einschränkungen erfahren.

Thomas Heiniger (FDP, Adliswil): Es ist zwar bekannt, und kluge Köpfe wissen es, aber ich wiederhole es gerne immer wieder: Es wird keine nachhaltige Verkehrspolitik geben, wenn wir die verschiedenen Verkehrsarten gegeneinander ausspielen. Die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander auszuspielen, heisst auch, dass der Staat dem Bürger, wie wir es eben gehört haben, nicht vorschreibt, welches Verkehrsmittel in welcher Situation zu benutzen ist. Würde der Staat dies dennoch seinen Bürgerinnen und Bürgern vorschreiben, ginge dies nicht, ohne eine Wertung vorzunehmen. Aber woher will der Staat so

genau wissen, was für ein KMU, was für eine Single, was für eine Mutter mit vier Kindern, was für einen Staatsangestellten, was für einen achtzigjährigen Mann, was für einen mit oder ohne Fahrzeug, mit einem Velo oder einem Sportwagen, mit und ohne VBZ-Abonnement, im Taxi oder auf dem «Bähnli», in der Stadt oder in Turbenthal genau das Richtige ist?

Das alles ist kein Bekenntnis im Sinn von «freie Fahrt für freie Bürger». Es ist aber ein klares Bekenntnis zur eigenverantwortlichen Wahl des Verkehrsmittels. Es ist ein Bekenntnis an einen Staat, der seinen Bürgerinnen und Bürgern vertraut und nicht das ganze Leben vorschreibt. Es ist ein Bekenntnis an einen Staat, der geeignete Rahmenbedingungen für diese Eigenverantwortung schafft. Die Aussage im Verkehrsrichtplan, wonach die freie Wahl des Verkehrsmittels gewährleistet ist, ist deshalb eine für die FDP zentrale Aussage. Eigentlich ist es eine Selbstverständlichkeit.

Ich beantrage Ihnen, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Ich spreche nicht zum Minderheitsantrag 4. Dazu habe ich mich gestern geäußert.

Ich spreche zu den eingangs erwähnten Vorwürfen von Thomas Hardegger an meine Adresse im Zusammenhang mit dem Rückweisungsantrag. Er sagte, ich hätte verschiedene Objekte genannt, unter anderem die Glattalbahn. Das lese ich in meinem Manuskript nirgends nach. Das hat er erwähnt. Im Weiteren muss ich mich nicht rechtfertigen, was die Presse aus diesem Votum gemacht hat. Ich habe festgestellt, dass in unserem Richtplan der Eintrag für die Durchfahrt im Bahnhof Oerlikon Gegenstand ist, um ihn heute einzubringen. Ebenso sind die flankierenden Massnahmen im Richtplan aufgeführt zum Einbringen in Zusammenhang mit dem Gubristtunnel, Nordumfahrung. Wenn diese nicht aufgenommen werden, kann dies zu leichtfertigen Verzögerungen führen.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 4 mit 91 : 65 Stimmen ab.

Minderheitsantrag 5 Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

2. Absatz, letzter Satz, Streichung

Die Organisation des Gesamtverkehrssystems beeinflusst massgeblich die Struktur und die Qualität von Siedlung und Landschaft. Bauliche und betriebliche Massnahmen am Verkehrsnetz haben sich deshalb an den Leitlinien für die wünschbare Entwicklung (vgl. Pt. 1.2.2.) und am Gesamtverkehrskonzept zu orientieren.

Ein leistungsfähiges und auf die nachhaltige Entwicklung ausgerichtete Verkehrssystem trägt wesentlich...

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Wir beantragen Ihnen, hier wieder zum Text des Regierungsrates zurückzukehren. Der beantragte zusätzliche Satz «Die Beschlüsse des Kantonsrates gehen der regierungsrätlichen Planung vor» ist zu streichen. Die bürgerliche Mehrheit ist sich wahrscheinlich der Tragweite des Antrags gar nicht bewusst. Die Kommission hat ihn nicht mehr diskutieren können. Er ist in der vorletzten Sitzung vor Abschluss der Beratungen in die KPB eingebracht worden. Es wurden weder juristische Experten angehört noch mögliche Widersprüche zu anderen Gesetzen oder Gesetzgebungsprozessen untersucht.

Darum liegt es nun am Gesamtkantonsrat, etwas über das Ziel und die Wirkung zu philosophieren. Ziel dieses Satzes oder wahrscheinlich eher die Hoffnung der Kommissionsmehrheit ist es wohl, die geltende Kompetenzregelung per Richtplantext zu ändern. Dabei steht wahrscheinlich vor allem der Wunsch Pate, man könne bei den verschiedenen, sich aus finanziellen Gründen konkurrenzierenden Projekten selber als Rat die Priorisierung festlegen. Nicht mehr die Zweckmässigkeit beziehungsweise die Kosten-Nutzen-Analyse soll die weitere Planung bestimmen, sondern die jeweilige Kantonsratsmehrheit. Das könnte auch einmal gegen Ihre Vorstellungen gehen. Sind Sie sich dessen bewusst?

Paragraf 10 und folgende PBG (*Planungs- und Baugesetz*) umschreiben, dass der Regierungsrat für die Richtplanung zuständig ist, dass er die Grundlagen beschafft, den Bedarf abklärt und dass er ihn erarbeitet. Der Regierungsrat hat sich da an die gesetzlichen Vorgaben sowohl des Bundes- wie des Kantonsrechts zu halten. Die bürgerliche Mehrheit glaubt, dem Regierungsrat mit diesem Satz Vorhaben aufzwingen zu können, wenn sie per Kantonsratsbeschluss unmögliche

oder ungesetzliche Projekte beschliesst oder Massnahmen zur Aufwertung der Siedlungsqualität verhindert. Der Regierungsrat wird sich aber trotz dieses Satzes, dort, wo er abschliessende Kompetenz hat, zum Beispiel bei den Kreditbeschlüssen, die in seiner Kompetenzlimite liegen, kaum dreinreden lassen. In diesen Fällen wäre dieser Satz sogar überflüssig.

Kehren Sie zurück zum Entwurf des Regierungsrates, und stimmen Sie unserem Antrag zu.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 5 mit 87 : 57 Stimmen ab.

Minderheitsantrag 6 Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Peter Weber:

4. Absatz, 1. Satz, Neufassung:

Zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage sind die Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen; dabei ist auf einen die Kapazitäten erweiternden Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr wo immer möglich zu verzichten.

Eva Torp (SP, Hedingen): Der Ausbau des Strassennetzes zieht Mehrverkehr nach sich. Die daraus entstehenden Mehrbelastungen stehen im Widerspruch zu übergeordneten Festlegungen, Normen, Richtlinien und Grenzwerten, wie sie durch das eidgenössische Raumplanungsgesetz, die Luftreinhalteverordnung, die Lärmschutzverordnung, die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes, das Kyoto-Protokoll und den Massnahmenplan Luft des Kantons Zürich vorgegeben werden. Der Blick ins Internet unter www.ostluft.ch oder in die Tagespresse genügt, um festzustellen, in welchem bedenklichen Zustand sich unsere Luft befindet.

Um eine Zunahme der Schadstoffemissionen zu vermeiden, will die SP folgende Ergänzung: «Dabei ist auf einen die Kapazitäten erweiternden Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr wo immer möglich zu verzichten.» Dies deckt sich auch mit den Zielen des Gesamtverkehrskonzepts unserer Regierung. Dort steht unter anderem: «Durch die Wahl des Verkehrsmittels dürfen sich keine Benachteiligungen anderer individueller Interessen ergeben. Die öffentlichen Interessen sollen gewahrt bleiben.» Dass unsere Luft uns al-

le angeht, ist wohl auch in diesem Raum unbestritten. Wir wissen anhand unzähliger Studien, dass der MIV (*motorisierte Individualverkehr*) in den nächsten Jahrzehnten nicht sauber wird. Also muss der motorisierte Individualverkehr vermindert und verlagert werden.

Jetzt, Thomas Heiniger, müssen Sie gut zuhören. Unsere Regierung verwendet in diesem Zusammenhang den Ausdruck «wesensgerechter Einsatz der Verkehrsmittel». Fortbewegung zu Fuss, mit dem Velo, mit dem Kickboard, mit dem ÖV (*öffentlicher Verkehr*), auch mal mit dem Auto, je nach Tageszeit, Ausgangsort, Zielort, Fahrzweck und zur Verfügung stehendes Angebot, verlangt nicht einen weiteren Ausbau der Infrastruktur für den MIV. Soll unsere Luft endlich sauber werden, ist ein Umdenken gefordert.

Unterstützen Sie deshalb den Minderheitsantrag.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 6 mit 86 : 69 Stimmen ab.

Minderheitsantrag 7 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

4. Absatz, Neufassung ab Satz 2

Gemäss Leitlinie 2 ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) auszurichten; damit hat der öffentliche Verkehr in den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur und Oberland (Uster/Wetzikon) sowie den Regionen Limmattal und Glattal den gesamten Verkehrszuwachs zu übernehmen, welcher nicht auf den Velo- und Fussverkehr entfällt. In den anderen Regionen hat der ÖV mindestens 50 % des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt. Der Velo- und Fussverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedeltem Gebiet zu fördern.

Peter Weber (Grüne, Wald): Die Bewältigung oder Beantwortung der Mobilitätsfrage muss mit dieser Zielsetzung an dieser Stelle definiert werden. Wir können nicht dauernd um den heissen Brei herumreden. In den Kernstädten und den Stadtlandschaften mit hoher Entwicklungsdynamik hat der ÖV den gesamten Verkehrszuwachs, also 100 Prozent zu übernehmen, welcher nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt. In den übrigen Randgebieten oder Regionen, wo die Entwick-

lung auch nicht still steht, genügt die Umlagerung von 50 Prozent. Das wäre immerhin ein verbales Zeichen, welches das Zürcher Parlament hier setzen könnte.

Tun Sie das bitte, indem Sie dieser Neufassung zustimmen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich spreche zu den Minderheitsanträgen 7 und 8.

Die CVP wird den Minderheitsantrag 7 ablehnen. Ich persönlich werde den Minderheitsantrag 8 annehmen.

Ich bringe das Beispiel Winterthur. Es gilt auch für andere Städte. Winterthur ist bereits heute kaum in der Lage, die Verkehrsnachfrage beim ÖV zu befriedigen. Unsere Busse bleiben stecken. Sie sind überfüllt. Es gibt einige Alternativen. Den ÖV auszubauen, ist dringend nötig. Der Gesamtverkehr in Winterthur und in Zürich wächst. Wir haben mehr Zupendler – die Folge einer falschen Raumplanungspolitik. Wir haben auch mehr internationalen Verkehr. Es ist absolut unmöglich, dass der ÖV diesen zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann. Ich sage aber auch, es sei absolut unmöglich, dass die Stadt Winterthur 50 Prozent des zusätzlichen motorisierten Verkehrs übernehmen könnte. Wir wollen Quartiere beruhigen. Wir wollen nicht mehr so viel zusätzlichen MIV. 80 Prozent des zusätzlichen Verkehrs sollte wirklich vom ÖV bewältigt werden. Beim Fuss- und Veloverkehr haben wir ein geringes Potenzial, aber auch dort sind noch Möglichkeiten offen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die EVP stimmt dem Antrag 7 nicht zu. Klar, wäre sie gerne dabei, ein Zeichen zu setzen. Wir sind aber der Meinung, es ist nicht Realität, was hier gewünscht wird. Hingegen bei Antrag 8 werden wir geschlossen mitmachen.

Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf): Die FDP will einen Richtplan Verkehr für den Kanton Zürich, welcher die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielt, sondern anerkennt, dass es zwar konkurrierende Einzelsysteme sind, die aber zusammen ein sinnvolles Ganzes ergeben sollen.

Die FDP tritt für eine Planung im Verkehrsrichtplan ein, die den Bedürfnissen unserer Gesellschaft entspricht. Funktionsfähige Verkehrswege auf Strasse, Schiene, auf dem Wasser und in der Luft kommen sowohl der Wirtschaft, der Umwelt, aber auch der Bevölke-

rung zugute. Wir verfolgen dieses Ziel des Miteinanders in der Debatte konsequent und lehnen deshalb den Minderheitsantrag von Peter Weber ab, der verlangt, dass der öffentliche Verkehr in den Stadtlandschaften den gesamten Verkehrszuwachs übernehmen soll, welcher nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt.

Die FDP befürwortet, dass die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs gestärkt wird. Das Kantonsgebiet soll durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Der öffentliche Verkehr ist aber insbesondere dort zu stärken, wo er grosse Chancen und Entwicklungsmöglichkeit gegenüber dem Individualverkehr hat. Das sind Gebiete mit grossen Verkehrsströmen, bei der Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und regionalen Zentren.

Wir lehnen deshalb den Minderheitsantrag Peter Weber ab.

Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden): Lieber Willy Germann, ich staune ein wenig über die Argumentation, sich über die Folgen falscher Raumplanungspolitik zu beklagen. Dann trotzdem hinterher immer die Scherben aufzuwischen, damit man damit weiterfahren kann, das kann nicht wirklich die Lösung sein. Wenn das die Antwort ist, was hier im Text steht und nicht der Minderheitsantrag von Peter Weber, der klar sagt, wie die verkehrliche Entwicklung in unserem Kanton verlaufen soll, dann bewältigt der Verkehr nicht nur Ihre Quartiere in Winterthur und in Zürich, sondern er überwältigt sie sogar. Er würgt sie in den Boden.

Monika Spring (SP, Zürich): Ich werde nachher den Minderheitsantrag 8 begründen. Ich möchte aber trotzdem darauf hinweisen, dass die SP den Antrag von Peter Weber ebenfalls unterstützt. Es besteht dringender Handlungsbedarf. Wenn wir den CO₂-Ausstoss vermindern wollen, dann müssen wir endlich handeln. Wir können diesen Verkehr beeinflussen. Es ist nicht so, dass das einfach gottgegeben ist. Es ist so, dass wir mit der Steigerung des Angebots bestimmen, wie sich der Modalsplit zusammensetzt.

Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Es nützt nichts, wenn die ganze Freisinnige Partei uns der Reihe nach vorbetet, dass wir die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen sollen. Das würden wir auch gerne so machen, aber wir müssen jetzt zum Resultat kommen, dass wir ei-

nen Schwerpunkt zu Gunsten aller Einwohner dieses Kantons setzen müssen. Wir müssen die Luftreinhaltung verbessern. Das heisst, wir müssen etwas ändern. Wir können so nicht weiterfahren. Wir setzen einen Schwerpunkt beim Verkehrszuwachs des öffentlichen Verkehrs. Das ist logisch. Da kommen wir nicht darum herum.

Etwas, das mich an Ihrer weinerlichen Argumentation auch immer wieder stört, ist, dass Sie immer weinen, wir würden im Stau stecken. Dies ergebe riesige Schäden für die Wirtschaft. Natürlich gibt es die. Wenn wir aber den Stau lösen, hat mindestens das Gewerbe wieder eine verbesserte, freie Fahrt. Da zweifeln auch wir nicht daran, dass es möglich sein muss, für das Gewerbe auch in den Städten mit dem Auto zu arbeiten. Wir müssen aber Schwerpunkte setzen. Wir können das Wachstum nicht weiterhin so ungezielt laufen lassen, wie Sie das wollen.

Ich danke Ihnen, wenn Sie den Minderheitsantrag Peter Weber unterstützen.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 7 mit 98 : 61 Stimmen ab.

Minderheitsantrag 8 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:

4. Absatz, 2. Satz, Neufassung:

Gemäss Leitlinie 2 ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) auszurichten (vgl. Pt. 1.2.2); damit hat der ÖV in Ballungsräumen und regionalen Zentren mindestens 80 % der Mobilitätszunahme, ausserhalb davon mindestens 50 % zu übernehmen, welche nicht auf den Fuss- und Veloverkehr (FVV) entfällt.

Monika Spring (SP, Zürich): Zürich ist die verkehrshungrigste Stadt der Schweiz. Der Agglomerationsgürtel konsumiert absolut gesehen am meisten Verkehr der Schweiz. Diese Aussagen sind nicht auf meinem Mist gewachsen, sondern sie sind das Ergebnis der Auswertung statistischer Daten aus dem letzten Mikrozensus durch das Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Dieses hat die Verkehrsnachfrage und die Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger, also den Modalsplit in den Städten und Grossregionen der Schweiz untersucht und hat

festgestellt: «Insbesondere die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zürich konsumieren mit über 50 Kilometern pro Tag überdurchschnittlich viel Verkehr – gerade auch im Vergleich zur zweitgrössten Stadt Basel mit nur 30 Kilometern pro Person und Tag.» Auch im Agglomerationsgürtel bezüglich täglicher Wegdistanzen pro Kopf hält Zürich den absoluten Rekord mit 57 Kilometern pro Person und Tag. Damit belastet Zürich die Umwelt insbesondere auch mit einem hohen CO₂-Ausstoss und mit Lärm überdurchschnittlich.

Regierungsrätin Ursula Gut hat letzte Woche die Ziele für die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans dargelegt. Es sind dies: erstens haushälterische Nutzung des Bodens durch Siedlungsentwicklung nach innen, zweitens kurze Wege und emissionsarmer, ressourceneffizienter Verkehrsmiteinsatz und drittens Schonung und aktive Förderung der Lebensräume sowie der freien Landschaft.

Dazu kommt die wichtige Leitlinie 2 aus dem Raumplanungsbericht, welche den klaren Hinweis enthält, dass die Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den ÖV ausgerichtet werden muss. Diese Leitlinie 2 wurde denn auch in den Verkehrsrichtplan aufgenommen. Gleichzeitig sind wir uns in diesem Saal weitgehend einig – das haben wir jedenfalls von der FDP gehört –, dass das Verkehrssystem nachhaltig entwickelt werden soll.

Wenn wir nun die statistisch belegte «Gefrässigkeit» Zürichs bezüglich Verkehrs etwas eindämmen wollen, dann kommen wir nicht darum herum, wirksame planerische Massnahmen zu ergreifen. Eine davon ist ganz klar die Beeinflussung des Modalsplits.

Wir bitten Sie daher, unserem Antrag, welcher verlangt, dass mindestens 80 Prozent der Mobilitätszunahme in Ballungsräumen und regionalen Zentren, die nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfallen, vom ÖV zu übernehmen sind, zuzustimmen. Sie setzen damit ein Zeichen, ob Sie wirklich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs eintreten wollen oder nicht.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB: Sie haben verschiedene Voten gehört, um den Modalsplit zu verbessern. Ich halte hier fest, wie in der Gesamtverkehrskonzeption die Aussage «mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses soll vom öffentlichen Verkehr übernommen werden» umschrieben wird: «Dies ist eine ehrgeizige Zielvorgabe. Um sie zu erfüllen, müsste der ÖV angesichts der prognostizierten Verkehrszunahme bis 2025 von insgesamt rund 17 Pro-

zent um 30 Prozent wachsen.» Ich möchte dies zu den verschiedenen Voten festhalten, was eigentlich schon in der Vorlage diesbezüglich vorgesehen ist.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Aus ökonomischen Gründen und um bei Ihnen etwas Goodwill zu schaffen, werde ich mein Votum kurz fassen.

Erfreut war ich, als ich gestern erfahren konnte, dass betreffend die Berechnung der Quoten der einzelnen Regionen flexible Lösungen möglich sind. Das heisst also, dass die Quote über alles von entscheidender Bedeutung sein wird, also der 50-Prozent-Anteil sich auf den Durchschnitt des Kantons bezieht und die Quote demnach in der Landschaft naturgemäss tiefer liegen kann. Dadurch wird verhindert, dass in Zukunft in ÖV-Projekte investiert werden muss, welche wenig Nutzen stiften würden, währenddem andere, wirkungsvollere Projekte auf der Strecke bleiben könnten, weil in den entsprechenden Regionen die ÖV-Quote bereits erfüllt ist.

Die CVP wird deshalb den Kommissionsantrag unterstützen und Minderheitsanträge ablehnen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Man sollte jeweils das ganze Kapitel zitieren, wenn man von Modalsplit redet. Per Zufall habe ich das hier. Das mit den 50 Prozent stimmt. Aber, Hans Frei, es geht weiter. Es heisst nachher: «Für den gesamten Kanton ergibt sich aus diesen Vorgaben eine geforderte Modalspliterhöhung von rund 3 bis 4 Prozent.» Das war schon im Richtplan 1995 der Fall. Hier steht ganz klar, dass wir den öffentlichen Verkehr zusätzlich fördern müssen, sonst werden wir im Verkehr ersticken.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 8 mit 87 : 71 ab.

Antrag 8a Hans-Heinrich Heusser:

4. Absatz, Neufassung

Zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage sind alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen. Gemäss Leitlinie 2 ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) auszurichten (vgl. Pt. 1.2.2); damit

hat der öffentliche Verkehr innerhalb von Ballungsräumen und regionalen Zentren mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, welcher nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt. In den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren ist auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken. Der Velo- und Fussverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Es geht um den haargenau gleichen Abschnitt, den Ihnen vorhin Monika Spring zitiert hat, wobei wir mit dem Ansatz fahren möchten, dass wir die mindestens 50 Prozent auf die Zentren beziehen und in der Landschaft diese Klausel nicht aufrechterhalten möchten. In der Landschaft können es also unter 50 Prozent sein. Diesen Antrag haben wir gestern eingereicht. Für die Ballungsräume können wir diese Anforderungen mittragen. Wir erachten sie dort als sinnvoll. Hingegen sind wir überzeugt, dass eine solche Praxis in ländlichen Gebieten völlig unrealistisch und unpraktikabel ist. Von der Verwaltung wurde uns aber gestern klar signalisiert – Josef Wiederkehr hat das auch so gesagt –, dass der Kanton Zürich bezüglich dieser statistischen Auswertung ein einziger Raum sei und Abgrenzungen nicht praktikabel seien. Dieser 50-Prozent-Anteil beziehe sich also auf den Durchschnitt des Kantons Zürich und könne demnach in der Landschaft naturgemäss tiefer liegen.

Ich möchte die Frage an Regierungsrätin Ursula Gut stellen, ob das tatsächlich so ist. Dann können wir den Antrag problemlos zurückziehen. Wir haben uns unter diesen Aspekten mit der Angelegenheit nochmals befasst. Wir haben kein Interesse, nicht praktikable Lösungen oder Vorschläge ins Gesetz einzubauen.

Regierungsrätin Ursula Gut: Das ist in der Tat so. Die 50 Prozent gelten über den ganzen Kanton. Die Schwerpunkte werden selbstverständlich in den Ballungszentren sein. Auf dem Land wird es weniger sein.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Ich ziehe den Antrag zurück.

Minderheitsantrag 9 Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

4. Absatz, Einschub neuer 3. Satz

...nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt. Die MIV-Menge ist auf dem heutigen Niveau zu stabilisieren; die Mobilitätsketten von ÖV und FVV sind zu optimieren. In den Stadtlandschaften ...

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Ich möchte zuerst schnell eine Replik machen auf den nicht gestellten Antrag von Hans-Heinrich Heusser. Was wir jetzt erlebt haben, ist doch Kommissionsarbeit. Eine solche Frage zum Anteil des ÖV und des MIV muss doch in der Kommission geklärt werden. Eine solche Frage kann man dort stellen. Dauernd werden aber noch Anträge eingereicht. Wir werden noch weitere Anträge von Ihrer Seite behandeln müssen, die jetzt in diese Debatte eingebracht werden, weil in der Kommission diese Fragen gar nicht geklärt und diskutiert worden sind. Es ist sehr bedenklich, wenn wir jetzt die Ratsdebatte für Kommissionsarbeit brauchen.

Zum Minderheitsantrag 9: Wir möchten, dass wir, ähnlich wie wir das beim ÖV-Anteil haben, hier eine Zielgrösse für den motorisierten Individualverkehr haben. Wir möchten, dass das Potenzial der Verlagerung auch wirklich ausgenützt wird. Wir stellen fest, dass in den städtischen Räumen bei den Personen unter 30 Jahren der Motorisierungsgrad abnimmt. Wir haben in den städtischen Räumen eine so gute Erschliessung, dass immer weniger Leute ein Auto besitzen. Sie brauchen für den Arbeitsweg das Auto nicht. Sie brauchen insbesondere – das ist in der Landschaft ein grosses Problem – auch für den Freizeitverkehr das Auto nicht. Dort, wo es tatsächlich notwendig ist, können sie auf Carsharing zurückgreifen. Das ist eine Entwicklung, die zu fördern ist. Diese Entwicklung könnte gefördert werden, indem man hier eine Zielgrösse vorgibt, dass wir insgesamt nicht wollen, dass der MIV unter dem Strich zunimmt. Was in der Stadt mit dem sinkenden Motorisierungsgrad abläuft, wäre doch ein Ziel, das man auch in der Agglomeration und in den regionalen Zentren anstreben müsste. Das wäre nur mit entsprechenden Anreizsystemen möglich.

Es ist notwendig, dass umweltfreundliche Mobilitätskonzepte gefördert werden. Ich erinnere daran, dass es noch vor drei Jahren die Möglichkeit gab, dass die FDP und die SP zusammen solche zielweisenden Konzepte von der Regierung fordern konnten. Der Mitunterzeichner Reto Cavegn (*alt Kantonsrat FDP*) sitzt auf der Tribüne. Wir haben

die Förderung von umweltfreundlichen Mobilitätskonzepten bei Unternehmen gefordert, weil das zielweisend ist und weil hier die Strasse zweckmässig vor allem für das Gewerbe und die Wirtschaft frei gemacht werden kann, wenn man möglichst viele Pendlerströme auf den öffentlichen Verkehr verlagern kann. Die Strassen sind zweckmässig zu nutzen. Da muss auch die Kapazität nicht ausgebaut werden.

Ich bitte Sie, unseren Minderheitsantrag zu unterstützen.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 9 mit 97 : 61 Stimmen ab.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Minderheitsantrag 10 ist zurückgezogen.

Minderheitsantrag 11 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

Zusätzlicher Absatz

Die auf Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden ausgerichteten Orts- und Quartierzentren sollen als Begegnungs- und Identifikationszentren gestärkt werden. Die Identifikation der Bevölkerung mit dem Raum ist zu fördern, unter anderem indem die vorhandenen finanziellen Mittel auf die qualitative Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gelenkt werden.

Roland Munz (SP, Zürich): Orts- und Quartierzentren sind die Orte in urbanen Gebieten, wo sich viele Menschen auf engem Raum begegnen. Sie bewegen sich dorthin, innerhalb der Zentren zumeist zu Fuss, mit dem Velo, per ÖV oder auch mit dem eigenen Auto. Eines der Ziele in Ortszentren muss sein, die Verkehrsströme so zu gestalten, dass sie optimal aufeinander abgestimmt sind und dass sie in guter Koexistenz zusammen funktionieren. Da kann niemand etwas dagegen haben.

Ein zweites, eigentlich auch unbestrittenes Ziel in Ortszentren ist, einem Quartier ein Gesicht zu geben. Die Menschen identifizieren sich immer nicht nur mit ihrer Wohnregion, sondern auch mit dem Zentrum ihres Wohnortes und dem Zentrum ihres Lebensmittelpunkts.

Aus diesen beiden an sich verschiedenen, aber doch sehr zusammengehörigen Zielen ergibt sich die grosse Herausforderung, auf begrenztem Raum einerseits für die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden zu sorgen und andererseits die Zentren zu Identifikationsorten zu formen. Diese Herausforderung ist eine vordringliche Aufgabe. Die Aufgabe kann nicht von einem Verkehrsträger aus erfolgen, es braucht die Gesamtsicht über Siedlung und Gesamtverkehr. Weil es diese Gesamtsicht braucht und es auch ein vordringliches und übergeordnetes Ziel ist, gehört eine entsprechende Erwähnung zu den Zielen im Kapitel Gesamtverkehr des Verkehrsrichtplans.

So beantragen wir Ihnen, es sei ein neuer Abschnitt einzufügen, der wie folgt lautet: «Die auf Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden ausgerichteten Orts- und Quartierzentren sollen als Begegnungs- und Identifikationszentren gestärkt werden. Die Identifikation der Bevölkerung mit dem Raum ist zu fördern, unter anderem indem die vorhandenen finanziellen Mittel auf die qualitative Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gelenkt werden.»

Attraktive, belebte, also funktionierende Zentren bieten Raum zum Wohnen, zur Arbeit und für die Freizeitgestaltung gemäss Gesamtverkehrskonzeption der Regierung auch für publikums- oder neu verkehr-intensive Einrichtungen. Mit gestärkten Zentren kann dem Trend entgegengewirkt werden, dass Menschen in unterschiedlichen Orten im Kanton oder gar ausserkantonale der Arbeit und der Freizeitgestaltung nachgehen und so lange Distanzen zurücklegen müssen. Dank gestärkten Zentren kann Mehrverkehr eingedämmt werden. Es können Personenkilometer eingespart werden. Also kann die vorhandene Kapazität der Infrastrukturen für den MIV und den ÖV besser genutzt werden. Diese verbesserte Nutzung der Infrastrukturen liegt somit im Interesse des ganzen Kantons, gehört also unter den Zielen des Gesamtverkehrs im Verkehrsrichtplan festgehalten.

Ich danke Ihnen allen für die geschlossene Unterstützung unseres Antrags, der eigentlich Selbstverständliches postuliert.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 11 mit 95 : 58 Stimmen ab.

Minderheitsantrag 12 Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Peter Weber:

6. Absatz, 3. Punkt, Neufassung

– *Erarbeiten von bereichsübergreifenden, kurz- und mittelfristig umsetzbaren Massnahmen, die zwischen den Verkehrsträgern abgestimmt sind und zur Erreichung der Ziele des kantonalen Richtplans und des Gesamtverkehrskonzepts beitragen;*

Eva Torp (SVP, Hedingen): Im Jahr 1995 wurde der Richtplan Verkehr des Kantons Zürich vom Bund nur unter Vorbehalt genehmigt. Unter anderem fehlte ein Gesamtverkehrskonzept. Nach langer Wartezeit liegt nun zwar eines vor, doch droht jetzt, dass der Richtplan nicht mit dem Gesamtverkehrskonzept übereinstimmt.

Wir von der SP beantragen deshalb folgende Ergänzung: «...nicht nur zur Erreichung des kantonalen Richtplans, sondern auch und des Gesamtverkehrskonzepts.» Eine Missachtung des Gesamtverkehrskonzepts führt zu widersprüchlichen Planungsvorhaben im ganzen Kanton Zürich und dazu, dass der Richtplan in Bern keine Chance hat.

Unterstützen Sie also unseren Minderheitsantrag.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 12 mit 97 : 55 Stimmen ab.

Minderheitsantrag 13 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp, Peter Weber:

Absatz 6, neuer Punkt 4 (bisheriger Punkt 4 wird Punkt 5)

– *Aufnahme der Folgerungen aus dem Raumplanungsbericht und aus den Kantonsratsbeschlüssen «Strategie Strassenverkehr» und «Grundsätze Entwicklung ÖV»;*

Monika Spring (SP, Zürich): Auch bei diesem Minderheitsantrag zeigt sich, dass das Gesamtverkehrskonzept viel zu spät gekommen ist. Darum ist dieses Kapitel sowieso ungenügend, weil es nicht abgestimmt ist mit dem Gesamtverkehrskonzept. Wir verlangen daher, dass die Folgerungen aus dem Raumplanungsbericht und aus den Kantonsratsbeschlüssen «Strategie Strassenverkehr» und «Grundsätze Entwicklung ÖV», die erst im Gesamtverkehrsbericht überhaupt defi-

niert worden sind und hier eingeführt werden, in den Verkehrsrichtplan aufgenommen werden. Sonst haben wir hier plötzlich Dokumente, die überhaupt nicht übereinstimmen.

Ich bitte Sie deshalb, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 13 mit 81 : 68 Stimmen ab.

Minderheitsantrag 14 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

6. Abschnitt, 4. Punkt, Neufassung und Wiederaufnahme der Formulierung unter 4.1.3 a) und 4.1.3 c)

– *Aufzeigen und Bewerten der Einflüsse auf die Wirkungsbereiche «Verkehrsqualität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität» sowie «Grundversorgung»; (Dieselbe Formulierung ist in den entsprechenden Passagen unter 4.1.3 a) und 4.1.3 c) aufzunehmen)*

Peter Weber (Grüne, Wald): Diese Fassung war die Originalfassung vom November 2004, welche vom Regierungsrat abgesegnet und in die öffentliche Vernehmlassung geschickt wurde. Dieses Aufzeigen und die Bewertung der sechs Wirkungsbereiche sind Kriterien, welche hier spezifisch als Anhaltspunkte oder Anforderungen an die Grundlagenarbeiten für die regionalen Gesamtverkehrskonzepte notwendig wären. Mir scheint diese klare Zielsetzung vor allem für die regionalen Planungsgruppen Sinn zu geben. Wenn Sie aber auf die auffallend unterschiedlichen Aktivitäten dieser Institutionen ohnehin keinen Wert legen, deklarieren Sie das jetzt ehrlich und lehnen Sie meinen Minderheitsantrag ab.

Ueli Keller (SP, Zürich): Peter Weber will mit seinem Antrag die ursprüngliche Wahl von Wirkungsbereichen, wie sie in der regierungsrätlichen Vorlage aufgezählt sind, wieder festschreiben im Richtplan. Das macht Sinn, denn es handelt sich um dieselben fünf Wirkungsbereiche, wie sie bereits in den Zielen und Grundsätzen für die Gesamtverkehrskonzeption selber festgehalten sind und wenigstens dort mit einer minimalen Definition erläutert werden. Diese Erklärung für die

von der bürgerlichen Mehrheit für notwendig gehaltenen zusätzlichen Begriffe «Mobilität» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft» wurde nicht definiert. Das wäre aber nötig, weil sie nicht selbsterklärend sind. Was bedeutet schon «die Wirtschaft»? Ich gehe auch manchmal in eine, es gibt aber ganz verschiedene. Es gibt Wirtschaftsbereiche, die vom Geschäft mit der Ruhe, der unversehrten Natur und der schönen Aussicht leben und ganz gute Geschäfte machen damit, namentlich im Tourismus-, Freizeit- und Immobilienbereich. Die messen die Standortattraktivität mit ganz anderen Kriterien, als Ihr Ulrich Giezendanner, der möglichst ungebremst mit seiner Fracht auf der Strasse vorankommen will oder als Ihr Peter Spuhler (*Mitglieder des Nationalrats*), der lieber noch ein paar Schienenfahrzeuge verkauft. Oder der Begriff der Mobilität, genau von dem reden wir ja die ganze Zeit. Wie oder was wollen Sie in diesem Zusammenhang denn messen? Den Anteil der Inlineskater am gesamten Verkehrsaufkommen? Oder die Zeit, die Fussgänger mit Kinderwagen benötigen, um eine kantonale Hauptstrasse lebendig zu überqueren? Was wollen Sie denn messen?

Ich schlage vor, wir lassen es bei dem, was der Regierungsrat vorgeschlagen hat. Er tut sich ja schon mit dem schwer genug. Unverdrossen zweckoptimistisch hat er bereits 2004 in der Richtplanvorlage geschrieben: «Der Regierungsrat betreibt ein Gesamtverkehrscontrolling.» Nur, vorzuweisen hat er bisher immer noch nichts, sondern er beschränkt sich, darauf hinzuweisen, was zuerst erledigt werden muss, nämlich messbare Standards festzulegen.

Wir bitten sehr darum, dass die Weiterbearbeitung nicht im bisherigen Fünfjahrestakt geschieht, sondern ein bisschen rassiger. Auf die Berichterstattungsperiode kommen wir noch bei Antrag 19 zu sprechen. Nach dem Definieren der Messgrössen gilt es, diese zu erheben und zu interpretieren. Dann kommt noch etwas Schwierigeres: Gestützt darauf soll auch der Gesamtverkehr beeinflusst und gesteuert werden. Das wird nicht möglich sein, ohne Prioritäten zu setzen und zu erklären, was der Regierungsrat mit dem wesensgerechten Einsatz von Verkehrsmitteln meint. Nicht alle Mobilitätswünsche sind gleich dringend und gleich nützlich. Es ist nicht alles überall und gleichzeitig möglich. Zu bevorzugen ist beispielsweise der gewerbliche Berufsverkehr vor dem stark wachsenden Freizeitverkehr, der eine grössere Flexibilität hat bei der Wahl von Zeit, Ziel und Transportmittel seiner Fahrt. Wer sich für eine ruhige Wohnlage am Waldrand entschieden hat, dem soll es nicht mehr so einfach gemacht werden, um mit sei-

nem Offroader die Bewohnerinnen in städtischen Siedlungen um ihre Ruhe zu bringen. Es muss sich lohnen, sein Leben so einzurichten, dass man mit kurzen Wegen, mit sanften Transportarten auskommt. Es muss teuer sein, wenn man öffentliche Ressourcen wie Boden, Luft und Ruhe belastet. Die bisherigen Kostenstrukturen führen zu einem verschwenderischen Umgang mit knappen Gütern. In jedem anderen Politikbereich würden Sie das als Giesskannensubvention kritisieren, als Marktversagen, als dysfunktionale Ressourcenallokation und was der Schlagworte mehr sind.

Wir versprechen uns einiges von der angekündigten systematischen Messung und schliessen uns der Beurteilung des Regierungsrates in der Gesamtverkehrskonzept an, wenn er sagt, dass es durch die Wahl des Verkehrsmittels keine Benachteiligung anderer individueller Interessen geben dürfe.

Wir stimmen dem Antrag Peter Weber zu.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Im Wirtschaftskanton Zürich, wie er sich nennt und worauf wir stolz sind, ist es ein hehres Ziel, wenn wir bei den Indikatoren «Standortattraktivität für die Wirtschaft» festhalten. Das ist aber nicht der Grund für meine Wortmeldung. Meine Wortmeldung richtet sich an Thomas Hardegger. Er hat vorhin das Gefühl gehabt, er müsse mich punkto Rats- und Kommissionsarbeit belehren. Ich empfehle ihm, er solle die Belehrungen auf seinen Beruf beschränken. Zur Kommissionsarbeit im Kantonsrat muss ich mir nichts sagen lassen von jemandem, der verantwortlich ist, dass wir 180 Minderheitsanträge haben und wir deshalb die Kommissionsarbeit auch im Kantonsrat machen. Sie haben Minderheitsanträge gestellt, die nicht einmal die Grünliberalen mittragen, wie wir bei den letzten Abstimmungen gesehen haben. Da sieht man, wie abstrus und daneben diese Anträge sind.

Unser Antrag wird die absolute Ausnahme bleiben. Er begründet sich im Minderheitsantrag 146, der die gleiche Stossrichtung hat. Das mussten wir kompatibel machen, deshalb haben wir den Antrag noch nachgereicht. Wir werden das beim Antrag 146 wieder bereinigen.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 14 mit 98 : 65 Stimmen ab.

Regierungsrätin Ursula Gut: Ich äussere mich zum ersten Votum von Thomas Hardegger, zur Nichtgenehmigungsfähigkeit. Der Regierungsrat hat in der Tat am 16. August 2006 gesagt, dass er bezweifle, dass der Verkehrsrichtplan in der vorliegenden Form vom Bund genehmigt werde. Dass er dann nur einige wenige Punkte erwähnt, an denen er deshalb festhalten will, zeigt wohl deutlich, dass er wirklich nicht an eine integrale, gesamthafte Rückweisung gedacht hat. Die Kommissionen haben inzwischen zudem noch einige Änderungen vorgenommen.

Ich äussere mich im Weiteren zur gestrigen viel zitierten so genannten Nichtgenehmigung der Richtplanvorlage von Basel-Land. Nach Auskunft des Bundesamtes für Raumentwicklung betraf es zwei Vorprüfungen, nicht die verabschiedete Richtplanvorlage.

4.1.2 Karteneinträge

Keine Bemerkungen; genehmigt.

4.1.3 Massnahmen zur Umsetzung

Minderheitsantrag 15 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp, Peter Weber:

1. Grundsatzantrag

Im Richtplan ist im Kapitel 4.1.3 in einem neuen Abschnitt aufzuzeigen, wie die Ziele bezüglich der gewünschten Siedlungsentwicklung und der zu erwartenden Verkehrsentwicklung koordiniert werden. Die zu erwartenden Konflikte sind aufzuzeigen und mögliche Gegenmassnahmen vorzusehen.

Differenzierte Ziele bezüglich der Entwicklung von Siedlung und Verkehr sind sowohl nach Planungsregion als auch generell nach Siedlungsscharakter (Stadt, Agglomeration, regionale Zentren, Landschaft, Randregionen) einzutragen.

Als Ziele sind zu formulieren:

- Die Siedlungsqualität ist höher zu gewichten als Kapazitätserweiterungen im Strassennetz*
- Jeder Strassenausbau (z. B. Umfahrungsstrassen) muss mit einem Rückbau kompensiert werden*
- Voraussetzung für zusätzliche Fahrten ist die Einhaltung der USG-Grenzwerte*

– *Flächenzuwachs für Verkehrsinfrastruktur ist nur zu Gunsten der Siedlungsqualität, des öffentlichen Verkehrs und für den Fuss- und Veloverkehr zuzulassen*

Für die Problematik des stark wachsenden Freizeitverkehrs sind Alternativen zum MIV zu entwickeln.

Monika Spring (SP, Zürich): Da ist leider wieder das Gleiche zu sagen, wie beim gesamten Kapitel und verschiedenen Minderheitsanträgen. Wir haben uns grosse Mühe gegeben, um dieses Kapitel einigermaßen mit dem Gesamtverkehrskonzept in Übereinstimmung zu bringen. Darum haben Sie hier einen Grundsatzantrag, der es erlauben soll, das Controlling, das die Grundlage bildet, damit überhaupt Massnahmen wirksam umgesetzt werden können, überhaupt durchzuführen. Damit ein Controlling überhaupt möglich wird, ist es notwendig, dass gewisse Grundlagen festgelegt werden. Vor allem aber sind die Ziele zu formulieren, damit man überhaupt weiss, was man verändern und welche Werte und Zahlen man erheben möchte.

Es geht darum, die Entwicklung von Siedlung und Verkehr sowohl nach Planungsregionen als auch generell nach Siedlungscharakter zum Beispiel Stadt, Agglomeration, Landschaft und Randregionen zu definieren und einzutragen. Erst dann kann überhaupt ein wirkungsvolles Gesamtcontrolling, das in diesem Kapitel erwähnt ist, umgesetzt werden. Ohne Zielsetzung macht ein Controlling keinen Sinn.

Ich bitte Sie, diesen von uns vorgeschlagenen Abschnitt zu unterstützen.

Thomas Ziegler (EVP, Elgg): Keine ungehemmte Zersiedelung, die zu einer Aufblähung des Individualverkehrs innerhalb und ausserhalb des Kantons führt. Das ist der Schlüssel für eine Politik, die uns vor immer mehr Strassen mit übermässigen Kosten und mit zunehmenden Umweltbelastungen schützt. Gerade die im Minderheitsantrag 16, zu dem ich auch kurz spreche, angesprochene Entwicklung in unseren Nachbarkantonen Thurgau und Aargau zeigt die Folgen einer unkoordinierten Siedlungsentwicklung, die sich zum Beispiel nicht an leistungsfähigen bestehenden und ausbaufähigen ÖV-Achsen orientiert. Der ÖV und nicht der MIV muss den grössten Teil des Mehrverkehrs übernehmen. Dazu braucht es ein klares Siedlungskonzept inklusive Freizeitverkehr, das dies auch ermöglicht.

Die Minderheitsanträge 15, 16 und 17 nennen konkrete Ziele für eine sinnvolle Siedlungsentwicklung. Es sind Ziele und nicht absolute Bedingungen, die nicht in jedem Fall erreicht werden können oder müssen. Zum Beispiel ist die Forderung, dass jeder Strassenbau mit einem Rückbau kompensiert werden muss, in Antrag 17 doch eher unrealistisch. Das sind aber Ziele, die den Vorstellungen der EVP und der Grünliberalen entsprechen. Die Verkehrsinfrastruktur für den MIV soll nur dann wachsen, wenn damit die Siedlungsqualität verbessert werden kann oder wenn dieser Zuwachs der Verkehrsinfrastruktur dem Langsamverkehr dient. Eine gescheite Siedlungspolitik wirkt präventiv gegen Wünsche und Zwänge, immer neue Strassen bauen zu müssen und muss deshalb einen Platz im Verkehrsrichtplan erhalten.

Die EVP und die Grünliberalen unterstützen geschlossen alle drei Grundsatzanträge 15, 16 und 17 und bitten Sie, das auch zu tun.

Regierungsrätin Ursula Gut: Das Anliegen, die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsentwicklung im Kanton Zürich möglichst zweckmässig aufeinander abzustimmen, war für den Regierungsrat begleitend bei der Revision des Verkehrsrichtplans. Die Ihnen mit Vorlage 4222 unterbreiteten Festlegungen entsprechen diesem Anspruch in hohem Mass. Im Wesentlichen gilt dies auch für die veränderte Vorlage 4222a der vorberatenden Kommissionen mit Ausnahme einiger weniger Punkte, bei denen die Regierung an ihrer ursprünglichen Vorlage festhält. Die Festlegungen des revidierten Verkehrsrichtplans werden in den nächsten Stunden, allenfalls Tagen im Einzelnen zu beraten sein. Sie können nicht in der vorgeschlagenen Form in einigen wenigen Sätzen im Kapitel Gesamtverkehrsstrategie abgehandelt werden.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 15 mit 89 : 70 Stimmen ab.

Minderheitsantrag 16 Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Peter Weber:

2. Grundsatzantrag

In b) «Regionen» und c) «Gemeinden» ist aufzuzeigen, wie die Zielkonflikte zwischen der Entwicklung von Verkehr und Siedlung (z. B. «Wohnen im Thurgau / Arbeiten in Zürich», Konflikt «Pendlerverkehr aus Siedlungsgebiet Aargau») mit den Nachbarkantonen, dem Bund

und dem nahen Ausland koordiniert werden. Die Ziele, die der Kanton Zürich verfolgt, und die Massnahmen, mit denen er sie erreichen will, sind aufzuzeigen.

Eva Torp (SP, Hedingen): Die Zeiten haben sich verändert. Als ich vor 30 Jahren meine erste Stelle als Lehrerin antrat, war die Bedingung, dass ich im Dorf wohnhaft sein muss. Heute ist es üblich, dass in den Kantonen Thurgau, Luzern oder in Deutschland Wohnhafte in Zürich arbeiten. Arbeitswegzeiten von zwei bis vier Stunden pro Tag sind keine Seltenheit mehr. Umso wichtiger ist es deshalb, dass aufgezeigt wird, wie die Zielkonflikte zwischen der Entwicklung von Verkehr und Siedlung mit den Nachbarkantonen, dem Bund und dem nahen Ausland koordiniert werden. Die Ziele, die der Kanton Zürich verfolgt und die Massnahmen, mit denen er sie erreichen will, sind aufzuzeigen. Es ist nicht bedeutungslos, wo eine Fabrik, ein Shopping-Center oder eine Wohnsiedlung entsteht. Die SP ist gegen eine konzeptlose Planung und will Fehlplanungen und weitere Umweltbelastungen vermeiden. Dies ist nur möglich, indem die Zielkonflikte und die daraus folgenden Massnahmen über die Kantons- und Landesgrenze hinaus koordiniert werden.

Unterstützen Sie deshalb unseren Minderheitsantrag.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich spreche zu den Minderheitsanträgen 16, 18, 22 und 32.

All diesen Minderheitsanträgen ist gemein, dass sie viel Arbeit auslösen und sehr viel Papier generieren, das kaum gelesen und kaum eine Wirkung haben wird. Heute schon gibt es zahlreiche, parallel laufende Planungen, unzählige Berichte; Planungen, die zum Teil eine Eigendynamik angenommen haben. Der Antrag verlangt, dass Zielkonflikte koordiniert werden. Es gibt Zielkonflikte. Wie Zielkonflikte aber koordiniert werden sollen, verstehe ich noch nicht ganz. Eines bewegte mich vor allem, gegen diesen Antrag zu sprechen. Auf jeden Fall dürfen die Regionen nicht nochmals mit Arbeit belastet werden. Das ist meine persönliche Ansicht. Ich habe sie schon öfters hier geäussert. Die Regionalplanungen sind ein Überbein. Die sollte man möglichst abschaffen und nicht noch mit zusätzlichen Arbeiten beauftragen.

Regierungsrätin Ursula Gut: Der Auftrag zur Koordination von Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung mit den Nachbarkantonen wurde von den vorberatenden Kommissionen bereits in den Richtplan-text eingefügt: «Der Kanton setzt sich im Rahmen der kantonsübergreifenden Zusammenarbeit dafür ein, dass im gesamten Wirtschaftsraum Zürich dieselben Massstäbe bezüglich der haushälterischen Nutzung des Bodens angewandt werden.» Ich bin mir der Bedeutung der engen Zusammenarbeit über die Kantonsgrenzen hinweg bewusst und bin bereit, das Anliegen in dieser Form entgegenzunehmen. Gleichzeitig bitte ich Sie aber, den Auftrag der richtigen Ebene, nämlich dem dafür zuständigen Kanton zu erteilen und nicht, wie mit dem Minderheitsantrag angestrebt, den Regionen und den Gemeinden.

Ich bitte Sie daher, der Formulierung gemäss Vorlage 4222a den Vorzug zu geben und dem Minderheitsantrag nicht Folge zu leisten.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 16 mit 90 : 71 Stimmen ab.

Minderheitsantrag 17 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

3. Grundsatzantrag

Die vorgeschlagenen baulichen und betrieblichen Massnahmen zur Organisation des Gesamtverkehrssystems sind zu konkretisieren. Insbesondere ist festzulegen, wie diese Massnahmen im Einzelnen aussehen, wo sie festgeschrieben werden, wer sie anordnen kann, wer sie durchführen, umsetzen und kontrollieren soll.

Roland Munz (SP, Zürich): Die Ergebnisse aus den regionalen Gesamtverkehrskonzepten sind einzubeziehen. Für die in den überkommunalen Richtplänen festgelegten Vorhaben sind die nötigen Massnahmen zu treffen. Solche und weitere, sehr weit gefasste und damit sehr unterschiedlich auslegbare Formulierungen sind als Massnahmen zur Umsetzung der klar definierten Ziele im Gesamtverkehr vorgesehen. Die unbestrittenen Ziele zum Gesamtverkehr werden denn auch von der SP mitgetragen. Es handelt sich dabei namentlich um folgende Zielsetzungen. Die Abwicklung des Verkehrs hat grundsätzlich auf der heutigen Infrastruktur zu erfolgen. Mehrverkehr soll zumindest zur Hälfte vom ÖV aufgenommen werden. Der Verkehr soll sich in

Übereinstimmung mit Zielen des Agglomerationsprogramms, den Vorgaben der Siedlungs- und Landschaftsplanung sowie unter Beachtung weiterer Normen beispielsweise des Umweltschutzrechts entwickeln können. Als Massnahmen der doch recht konkreten Ziele zum Gesamtverkehr verlangt die SP darum, auch die erforderlichen Massnahmen im Richtplan seien zu konkretisieren. Wir beantragen Ihnen hiermit nicht, die Massnahmen seien hier bereits in aller Ausführlichkeit im Detail im Richtplan aufzulisten. Das wäre nicht richtplankonform. Wir wollen aber, dass die Massnahmen im Einzelnen festgelegt werden und dass sie im Richtplan an dieser Stelle festgehalten werden, wo denn die ausdifferenzierten Massnahmen festgeschrieben sind, wer sie anordnen kann und muss und wer für Durchführung, Umsetzung und Kontrolle zuständig ist. Insbesondere im Bereich des Gesamtverkehrssystems ist es wichtig, gerade auf Richtplanebene die Sicherheit betreffend die Massnahmengestaltung auch zu haben. Auch die Bevölkerung und die Gemeinden haben ein Recht auf die Sicherheit zu wissen, wo etwas festgelegt wird, wo Massnahmen konkretisiert sind und wer welche Massnahmen zu welchem Zeitpunkt anordnen kann und muss.

Deshalb bitte ich Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen. Verlangen auch Sie mit uns hier die notwendigen Konkretisierungen.

Regierungsrätin Ursula Gut: Wie ich bereits zum Minderheitsantrag 15 ausgeführt habe, können die einzelnen Festlegungen des Verkehrsrichtplans nicht im einleitenden Kapitel 4.1 Gesamtverkehrsstrategie konkretisiert werden.

Ich bitte Sie, die entsprechende Diskussion dort, wo sie notwendig ist, im Rahmen der Debatte bei den einzelnen Festlegungen zu führen und nicht unter dem Titel Gesamtverkehrsstrategie.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 17 mit 88 : 68 Stimmen ab.

Minderheitsantrag 18 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

2. Absatz, 1. Satz, Neufassung

Der Regierungsrat betreibt ein Gesamtverkehrscontrolling, indem er für das Gesamtverkehrssystem sowie für die grösseren geplanten Projekte die Zielerreichung bezüglich ... bewertet und daraus Handlungsschwerpunkte ableitet (vgl. Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich vom 13. September 2006).

Roland Munz (SP, Zürich): Wir wollen, dass die deklarierten Ziele des Kapitels Gesamtverkehr von der Regierung regelmässig mittels eines Controllings überprüft werden und darüber Bericht erstattet wird. Das wollen alle. Das ist soweit unbestritten und so auch schon festgehalten. Wir verlangen darüber hinaus aber, dass auch grosse Projekte mit überkommunaler Bedeutung in gleicher Weise überwacht werden. Auch bedeutsame Objekte haben Ziele, Aufgaben und Wirkungen. Wir wollen wissen, ob die Ziele sich über die Zeit verändern, wie sie dies allenfalls tun, welche Ziele später allenfalls hinzukommen, welche Ziele fallen gelassen werden können und warum dies alles geschieht. Wir denken, die Öffentlichkeit hat ein Anrecht darauf, regelmässig informiert zu werden, in welchem Mass ein Objekt über die Zeit betrachtet geeignet ist, was ist oder sein wird, ein deklariertes Ziel zu erreichen und mit welchen Massnahmen.

Darum bitte ich Sie, diese kleine Ergänzung in den Richtplangentext aufzunehmen im Interesse der Transparenz gegenüber den betroffenen Anliegergemeinden und deren Bevölkerung.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 18 mit 89 : 73 Stimmen ab.

Minderheitsantrag 19 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

2. Absatz, 2. Satz, Neufassung

Er erstattet dem Kantonsrat darüber alle zwei Jahre Bericht und unterbreitet die erforderlichen Steuerungsmassnahmen ... und der Lärmsanierungsprogramme (gemäss Art. 13 ff. Lärmschutzverordnung).

Peter Weber (Grüne, Wald): Sie erinnern sich, vor zwei Monaten nahmen wir den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die kommenden drei Jahren mit Murren zur Kenntnis. Dies als Vergleich.

In der Vernehmlassungsfassung dachte der Regierungsrat, für verkehrspolitische Ziele und Grundsätze müsste alle zwei Jahre dem Kantonsrat Bericht erstattet werden; dies mit der klaren Überzeugung, dass das Parlament in der heutigen schnelllebigen Zeit regelmässig mitreden kann. Wie das halt so ist mit Berichten des Regierungsrates, man nimmt das zur Kenntnis.

Wenn Sie diese Periode auf das Doppelte, also vier Jahre festlegen, signalisieren Sie hier und jetzt, dass Sie sich wenig für die wichtigen Massnahmen zur Umsetzung eines Gesamtverkehrscontrollings und Lärmschutzprogrammen interessieren. Sie jammern lieber über den zähflüssigen MIV, Stau allerorts zur gleichen Stunde und zu wenig Spuren auf allen Strassen. Alle vier Jahre würde einmal pro Legislatur bedeuten. Das ist doch ein Witz! Wie steht es mit Ihrer Verantwortung?

Ich danke Ihnen, wenn Sie mir zustimmen.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Auch hier beantragen wir Ihnen wieder Rückkehr zum Regierungsratsentwurf. Hätten Sie den Entwurf nicht verändert, würde es hier keinen Minderheitsantrag brauchen. Wir möchten, dass der Bericht zum Gesamtverkehrscontrolling in den gleichen Intervallen erscheint wie die Strategie des ZVV und wie die Strategie Strasse, die jetzt dann die Strassenbauprogramme ablösen und zielgerichtet die Entwicklung unserer Verkehrsinfrastrukturen darlegen sollen. Die verschiedenen erwähnten Berichte, die dazu auch Grundlagen sein sollten, also der Raumplanungsbericht, der Massnahmenbericht Lufthygiene und die Lärmsanierungsprogramme können dann verarbeitet werden und uns regelmässig aufdatieren, was zu tun ist. Man wird den Verdacht nicht los, dass man einfach nicht wissen will, was und wie es sich verändert, damit man auch nicht gefordert wird, darauf zu reagieren und allenfalls umzudenken, so wie das nötig wäre, wenn man den Raumplanungsbericht, der vor einem Jahr erschienen ist, wirklich genau lesen würde.

Unterstützen Sie den Antrag.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 19 mit 101 : 60 Stimmen ab.

Minderheitsantrag 20 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

2. Absatz, zusätzlicher Satz am Schluss des Absatzes

Der Regierungsrat entwickelt in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern Verkehrssteuerungselemente wie die mittelfristige Einführung von Road Pricing.

Peter Weber (SP, Wald): Unter dem Titel «Massnahmen zur Umsetzung» mache ich Ihnen beliebt, dass über diese Umweltthematik ernsthaft nachgedacht wird. Es ist nicht so, dass der Regierungsrat seine Verantwortung gegenüber der Umwelt den Bundesämtern zuschieben soll. Er soll in Zusammenarbeit mit dem Bund die mittelfristige Umweltabgabe entwickeln. Schliesslich führt das Bundesamt für Strassen zurzeit eine breit abgestützte Untersuchung zum Mobilitäts-Pricing durch mit einem Kostenrahmen von 1,3 Millionen Franken. Ziel ist es, durch ein flächendeckendes, ich nenne es einmal Road- and Parkpricing, in sämtlichen urbanen Räumen die Automobilität mit ihrem überproportionalen Flächen- und Umweltverschleiss gezielt zu verknappen. Das ist nicht zynisch, denn nur durch die damit verbundene grossflächige Reduktion der Lärm- und Luftbelastung in urbanen Räumen kann nicht zuletzt die Lebensqualität der Menschen wieder gesteigert werden. Hier setzen wir für Mensch und Umwelt den richtigen Kurs.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Bei diesem Antrag bedarf es schon einer gewissen Präzisierung, auch zuhanden des Protokolls. Strassengebühren aus grünem Mund meinen nie Gebühren zur Strassenfinanzierung, sondern dient immer als Umweltabgabe, der Verkehrsreduktion, mit dem Ziel, Luft- und Klimaqualität zu verbessern und Lärmbelastungen zu vermindern. Die Gebühren bewirken nach dem Verursacherprinzip, dass, wer verschmutzt, auch bezahlt. Die Gebühren lasten also den motorisierten Verkehrsteilnehmenden einen Teil der Kosten an, der bisher von den unbeteiligten Dritten getragen wurde und sorgen dafür,

dass diese Kosten in den Entscheidungen für eine Autofahrt mit berücksichtigt werden. Deshalb müssen diese Gebühren so angesetzt werden, dass sie den privaten Motorfahrzeugverkehr durch die Verteuerung spürbar reduzieren.

Strassengebühren sind nur ein Beitrag zu einer umweltverträglichen Verkehrspolitik. Sie können und sollen andere bestehende Instrumente wie etwa Treibstoff oder Motorfahrzeugsteuern, Parkplatzbewirtschaftung oder auch andere Instrumente der Planung zum Beispiel nicht ersetzen. So gemeint, kann ich dem zustimmen.

Eva Torp (SP, Hedingen): Die SP unterstützt den Minderheitsantrag der Grünen.

Die im Ausland gemachten positiven Erfahrungen wie in London und Stockholm haben die Diskussion um Roadpricing in der Schweiz neu belebt. Mehrere parlamentarische Vorstösse haben den Bund beauftragt, entsprechende gesetzliche und technische Abklärungen für eine allfällige Einführung des Roadpricings in die Wege zu leiten. Die Meinung der SP ist klar. Auch der Kanton Zürich muss in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern Verkehrssteuerungsreglemente wie die mittelfristige Einführung von Roadpricing entwickeln. Roadpricing erlaubt eine verursachergerechte Verkehrslenkung nach verschiedenen Faktoren wie zum Beispiel Zeit, Ort, gefahrene Kilometer und Stauverhältnisse. Beispiele aus dem Ausland und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz zeigen, dass solche Gebühren heute technisch und betrieblich machbar sind. Angesichts der grossen Verkehrsprobleme in der Stadt Zürich und in den Agglomerationen muss eine gezielte Lenkung des Verkehrs wie Roadpricing eingeführt werden. Damit kann der Verkehr räumlich und zeitlich besser auf die zur Verfügung stehenden Strassenflächen und das Angebot des öffentlichen Verkehrs abgestimmt werden. Es wird eine optimale Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen erreicht und gleichzeitig der Bedarf nach kostenintensiven Neubauten verringert und finanzielle Mittel für Lärmschutz und den Ausbau des ÖV generiert – genau das, was der Kanton Zürich dringend braucht.

Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf): Die Mobilitätsbedürfnisse haben sich schon seit Jahren so rasch entwickelt, dass die Anpassungen auf Seiten der Verkehrsinfrastrukturen damit nicht Schritt halten konnten. Unmittelbare und täglich spürbare Folgen sind Staus, Suchverkehr, unfreiwilliger Umweltverkehr und eine grosse Unzufriedenheit in der

Bevölkerung, im Handel und im Gewerbe. Dringend notwendige Ortsumfahrungen können wegen der nicht vorhandenen finanziellen Mittel nicht gebaut werden, was sich negativ auf die Belastung der Bevölkerung durch Lärm- und Luftschadstoffe auswirkt.

Die FDP befasst sich deshalb schon seit längerem mit neuen Lösungsansätzen. Ich erinnere unter anderem an das Postulat Carmen Walker Späh, Thomas Vogel und Martin Mossdorf (295/2005), in dem die Regierung gebeten wird, mögliche Szenarien aufzuzeigen, zum Beispiel den Systemwechsel zu einer nutzungsabhängigen Verkehrsabgabe. Es ist eben nicht so, dass sich der Strassenverkehr selber finanziert, wie das vorhin erwähnt wurde, aus anderen Abgaben. Die FDP, das haben Sie schon gestern von Carmen Walker Späh gehört, verschliesst sich neuen Finanzierungsmodellen überhaupt nicht. Sie wehrt sich aber gegen neue Quersubventionierungen von Verkehrsträgern. Es dürfen nicht Einnahmequellen geschaffen werden, die zu einer neuen Umverteilung der Staatsmittel führen. Die Einführung neuer Einnahmequellen verlangt zudem Grundsatzentscheide. Man muss das Ziel kennen. Wir haben vorhin von Gabi Petri gehört, dass das Roadpricing aus Sicht der Grünen Umweltziel ist. Aber wohin sollen dann die Gelder fliessen? Ist das die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen? Das sollten Sie uns noch bekannt geben.

Mobilität hat ihren Preis. Eine liberale Lösung des Roadpricings sieht vor, dass der Preismechanismus grundsätzlich für jede Form der Mobilität gilt, das heisst sowohl für den öffentlichen als auch für den motorisierten Individualverkehr. Bei einem Systemwechsel müssen deshalb die Gelder auf jeden Fall wieder in die Problemgebiete investiert werden: in den Bau von Ortsumfahrungen oder in dringend notwendige Infrastrukturen des Individualverkehrs. Auf keinen Fall darf es zu neuen Quersubventionierungen kommen. Unterdessen steht dieses von der FDP favorisierte Modell auch in der ganzen Schweiz zur Diskussion. Gemäss einem Bericht der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 17. September 2006 kann sich der Bundesrat vorstellen, dass ein Roadpricing für die ganze Schweiz längerfristig als teilweiser Ersatz der heutigen Verkehrsabgaben in Betracht käme. Diesen Frühling soll der Bericht zum übergeordneten Bereich des Roadpricings, das Mobilitypricing, vorliegen. Dieser Bericht beschreibt die Verkehrslage in der Schweiz im Jahr 2030 und geht weit über die Erhebung reiner Strassengebühren hinaus. Es erfasst zum Beispiel auch Ansätze für eine rein nachfrageorientierte Festlegung von Parkgebühren oder Tarife

im öffentlichen Verkehr. Die FDP sieht diesem Projekt mit Interesse entgegen und lehnt den zur Diskussion stehenden Minderheitsantrag ab.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die CVP setzt sich klar für einen Zürcher Roadpricing-Versuch bis 2011 ein. Dies wurde auch entsprechend in unserem Parteiprogramm formuliert. Aus ökonomischer Sicht ist das Roadpricing ein sehr unterstützungswürdiger Vorschlag. Ein knappes Gut, der freie Platz auf der Strasse, wird denjenigen zur Verfügung gestellt, denen er etwas wert ist, indem sie bereit sind, dafür zu bezahlen. Die anderen verzichten ganz auf das Auto oder suchen nach Alternativen. Die Folge ist, dass die Strassen von denjenigen benutzt werden, welche sich daraus den grössten Nutzen versprechen. Andere werden darauf verzichten. Gleichzeitig wird ein Anreiz gesetzt, unnötige Fahrten zu vermeiden und gemeinsam in einem Auto zu fahren. Auch wenn der Ansatz des Roadpricing aus ökonomischer Sicht ein viel versprechender Ansatz ist, stösst eine entsprechende Umsetzung verschiedentlich auf Widerstand. Vielerorts besteht ein Unbehagen gegenüber einer Einführung. Dies beginnt damit, dass mit dem Begriff Roadpricing die unterschiedlichsten Vorstellungen verbunden sind. Zudem bestehen mit Ausnahme von erfolgreichen Projekten in London und Stockholm kaum Erfahrungen auf diesem Gebiet. In einer Anfangsphase muss mit recht hohen Investitionen, aber auch einem relativ teuren Betrieb gerechnet werden. Mit steigender Erfahrung dürften diese Kosten jedoch abnehmen. Genau aus diesen Problemen ergeben sich aber auch Chancen. Es könnte endlich geklärt werden, was unter Roadpricing genau verstanden wird. Es bietet sich die Chance, wichtiges Know-how anzusammeln auf einem Gebiet, welches langfristig eine grosse Zukunft vor sich haben dürfte. Die Produktion von entsprechenden Messsystemen könnte durchaus eine interessante Marktnische für Schweizer Firmen sein. Das deutsche Maut-Debakel hat sehr schön aufgezeigt, dass die Schweizer Firmen mit ihrem grossen Potenzial an Fachwissen geradezu prädestiniert wären, in diesem Markt eine wichtige Rolle zu spielen.

Aus unserer Sicht ist es erstrebenswert, dass die ersten Erfahrungen in diesem zukunftssträchtigen Gebiet gesammelt werden. Wichtig ist jedoch, dass dabei gewisse Rahmenbedingungen eingehalten werden. Ein Roadpricing darf nicht zu einer Benachteiligung des Gewerbes führen, insbesondere desjenigen Gewerbes, welches auf das Auto angewiesen ist zum Beispiel die meisten Handwerker, welche Material

und Werkzeug mit sich führen. Zudem soll es über das Ganze gesehen kostenneutral sein. Es darf den lokalen Verkehr nicht benachteiligen gegenüber den Aussenstehenden – auch dies zuhanden des Protokolls. Die CVP wird den Antrag unterstützen, erwartet jedoch, dass die entsprechenden Rahmenbedingungen ernst genommen werden.

Emil Manser (SVP, Winterthur): Stellen Sie sich vor, die SVP würde fordern, dass all jene, welche irgendwelche Zuschüsse vom Staat erhalten, jene nicht behindern dürfen, welche den Wirtschaftsmotor des Kantons Zürich ankurbeln. Oder etwas weniger formell ausgesprochen, dass zum Beispiel jene, die Sozialhilfe beziehen, nicht mehr mit dem Auto auf die Strasse dürfen, weil sie die potenzielle Staugefahr erhöhen und somit unserem Kanton einen volkswirtschaftlichen Schaden zuführen würden. Ich gehe davon aus, dass durch diesen Ratsaal und die Medienwelt ein Aufschrei gehen würde. Wir würden als Partei ohne soziales Gewissen gebrandmarkt mit dem Hinweis, dass sogar in der Bundesverfassung steht, die Benützung der öffentlichen Strassen sei gebührenfrei.

Ersetzt aber die linke Ratsseite die alten Wörter «Strassenzoll» und «Wegelagerei» durch ein modernes, fremdländisches Wort wie Roadpricing wird praktisch das Gleiche salonfähig. Nicht etwa «Arme weg von der Strasse, freie Fahrt für die Reichen» wird proklamiert, sondern es wird uns ein modernes Verkehrslenkungsmodell verkauft, welches keine Nachteile habe. Wenn wir nur schon über unsere Grenzen nach Italien schauen, sehen wir gut, dass solche Systeme nicht einfach per se ideal sind, wie sie von der linken Ratsseite verkauft werden. Wahrscheinlich liegen die Gründe gemäss Grünen und Sozialisten darin, dass dort die Gebühren zu niedrig sind. Auto fahren muss schliesslich schmerzhaft sein, damit der dumme Bürger dazu gezwungen werden kann, es nicht mehr zu benutzen. Es muss richtig ans Portemonnaie gehen, damit die freie Wahl der Mobilität endlich aus den Köpfen der Bevölkerung radiert werden kann, oder wie es Gabi Petri gesagt hat, es müsse spürbar sein. Haben Sie tatsächlich das Gefühl, dass eine Gebühr einen mindernden Einfluss auf die Anzahl Autokilometer von Daniel Vasella (*Novartis*) und Marcel Ospel (*UBS*) in ihren Luxuslimousinen hätte? Sie wollen also für jene Herren mit einer zusätzlichen Gebühr die Strasse frei machen, damit diese nicht durch das Proletariat, welches sein Geld zweimal umdrehen muss, verstopft werden. Ich gratuliere zu Ihrem sozialen Gedankengut! Ich gratuliere zu Ihrer Idee, die keine Nachteile haben soll. Es nimmt mich wirklich

wunder, was die Triebfeder Ihrer Anträge war. Ich hoffe, Sie können mir verzeihen, wenn ich nicht daran glaube, dass es wirklich die Sorge um die Autofahrer ist, welche im Stau stehen. Ist es einfach die Manie, dem verteuerten Auto auf die Pelle zu rücken? Oder sind Sie einfach der Versuchung erlegen, hier eine neue Gebühr einfördern zu können, welche Sie nachher wieder umverteilen können? Da wäre dann interessant, was als nächstes kommen mag. Zuerst sprach man vom Roadpricing, gestern schon vom Road- und Parkpricing. Wann soll ein Waldpricing für Spaziergänger, ein Seepricing für Schwimmer oder ein Bergpricing für Skifahrer kommen? Überall könnte man eine verursachergerechte Lenkungsgebühr einführen.

Mein Schluss ist klar, etwas Unsozialeres als diesen Vorschlag gab es in diesem Rat schon lange nicht mehr. Oder anders ausgedrückt, etwas Verlogeneres als einerseits zu fordern, dass armen Leuten der Zugang zur Strasse vorenthalten wird und andererseits sich als Partei mit sozialem Gedankengut zu verkaufen, kenne ich nicht.

Ich möchte wissen, welche Parteien mit dem Slogan «Arme Leute weg von der Strasse, freie Fahrt für die Reichen» unter dem Deckmantel Roadpricing in ihre Wahlkämpfe ziehen wollen.

Wir lehnen dies kategorisch ab.

Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon): Zurzeit liegen in der Schweiz keine konkreten Projekte zur Einführung von Roadpricing in Stadtzentren oder Agglomerationen vor. Allerdings sind einige Ideen für Pilotprojekte am Entstehen. So lässt der Kanton Bern ein Pilotprojekt für die Agglomerationen Bern, Biel und Thun prüfen.

In der Antwort auf eine Interpellation im Nationalrat äussert sich der Bundesrat grundsätzlich positiv zum Roadpricing. Er bezeichnet es als zukunftssträchtigen und interessanten, ja sogar nötigen Ansatz und betont, dass dabei Lösungen für Städte und Agglomerationen im Vordergrund stehen. Strassenraum ist vorab in den Agglomerationen ein knappes Gut und hat seine Belastungsgrenzen zu gewissen Zeiten sogar überschritten. Die Benützung der Strassen ist derzeit zwar nicht gratis, es muss aber weder zeit- noch ortsabhängig bezahlt werden. Volkswirtschaftlich kosten überlastete Strassen auch in Form von verlorener Zeit. Eine Nationalfondsstudie geht von durch Staus verursachten Kosten von 1 Milliarde Franken pro Jahr aus. Das sind Erhebungen aus dem Jahr 2000. Weitere durch den Strassenverkehr verursachte, jedoch nicht gedeckte Kosten sind jene, die durch Unfälle und

Umweltverschmutzung entstehen. Heute gibt es keine Kostenwahrheit, weil die Preise nicht die wahren Kosten widerspiegeln. Roadpricing würde dem entgegenwirken.

Bitte unterstützen Sie den Antrag.

Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden): Auch die Schweiz und auch der Kanton Zürich werden dereinst merken, dass Roadpricing zu einem zentralen Element wird, wenn es um die Verringerung der Umweltbelastung und der Umweltschäden geht, wenn es um eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen geht. Es sind nicht nur wir Grüne, die von einem klar definierten Roadpricing sprechen. Es ist auch die Zunft der Volkswirtschaftlerinnen und Volkswirtschaftler, die das klar deklarieren. Es ist die ökonomischste Variante für die Lösung der Mobilitätsprobleme. Ein Roadpricing ist billiger als jeder Stau. Ein Roadpricing ist billiger als jeder Bau Ihrer vielen Strassen, die Sie in den Richtplan eingetragen haben wollen.

Wer die Probleme ernsthaft anpackt, wird um einen solchen Lösungsansatz schlicht und ergreifend nicht herumkommen. Wem die Lebensqualität der Bevölkerung im Kanton Zürich ein Anliegen ist, kommt um Roadpricing mittel- und langfristig nicht herum. Wenn wir das in den Text des Verkehrsrichtplans schreiben, dann haben wir den Zeithorizont hinreichend weit, dass sich Kanton und Bund darüber noch des Langen und Breiten werden verständigen können, wie genau so etwas aussehen könnte. Es ist niemand in diesem Rat der Ansicht, morgen könne man damit beginnen.

Wir haben gestern von bürgerlicher Seite gehört, dass wir alle diese Striche in den Verkehrsrichtplan schreiben, weil der Kanton Zürich seine Interessen wahren soll. Wir sollen unsere Wünsche in Bern deklarieren. Ich stelle fest, hier versagt die bürgerliche Seite einmal mehr, und zwar in der genau gleichen Weise, wie Sie dem irrigen Steuerwettbewerbsgedanken anhängen, anstatt sich endlich für eine sinnvolle, faire Abgeltung zentralörtlicher Leistungen des Kantons Zürich stark zu machen. Roadpricing heisst nämlich auch eine Verursachergerechtigkeit im räumlichen Sinn. Da werden die Abgaben nicht dort bezahlt, wo ein Auto registriert ist beispielsweise im Kanton Schwyz, sondern dort, wo es fährt, nämlich bei uns im Kanton Zürich, in unseren Städten und Agglomerationen. Das ist auch eine Art Kostenwahrheit. Das mag nicht allen umliegenden Kantonen und deren Bewohnern passen, es würde sich aber eigentlich mindestens doch für die Freisinnigen der Gedanke lohnen, ob dies nicht vielleicht effizien-

ter und letztlich gerechter wäre als das, was wir heute haben. Roadpricing beeinflusst die Verkehrsmittelwahl. Sie beeinflusst sie strategisch beispielsweise beim Autokauf oder eben nicht. Sie beeinflusst sie taktisch bei der Frage von Zeitpunkt und Route. Wir kommen nicht darum herum, dieses Instrument vertieft zu prüfen. Eine Parlamentarische Initiative hat wenigstens die vorläufige Unterstützung gefunden und die Schwelle genommen. Wir sind gespannt, was die Regierung darauf zu sagen hat.

Noch ein Nachtrag an die Adresse von Hans-Heinrich Heusser zu Sinn und Zweck der vielen Anträge. Er nimmt die Grünliberale Partei als Massstab. Er sagt, nicht einmal die Grünliberalen würden viele dieser Anträge, die von SP und Grünen gestellt werden, unterstützen. Dabei geistert Hans-Heinrich Heusser offensichtlich etwas orientierungslos in der verkehrspolitischen Landschaft des Kantons Zürich herum. Denn, wer wie die Grünliberalen gestern sogar den Rückweisungsantrag ablehnt, wer diese groteske Wunschliste für Strassentunnels und Umfahrungsstrassen nur schon als halbwegs sinnvolle Diskussionsgrundlage akzeptiert, hat als Massstab für eine ökologische Verkehrspolitik ausgedient.

Willy Furter (EVP, Zürich): Die EVP befürwortet die Forderung, dass der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern Verkehrssteuerungselemente entwickelt. Es ist zwar ganz klar, dass der Kanton Zürich nicht im Alleingang Roadpricing oder andere Verkehrssteuerungselemente beschliessen kann. Wenn andere europäische Städte dies eingeführt haben, können wir das in der Schweiz aber auch nach Rücksprache mit den Bundesämtern. Wir fordern mit dem Minderheitsantrag den Regierungsrat auf, beim Bund vorstellig zu werden.

Ich empfehle Ihnen im Namen der ganzen EVP-Fraktion, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Ich verzichte zu Gunsten der Kürze der Sitzung auf wahlkampfmotivierte Rundumschläge und wende mich dem Roadpricing zu.

Ich habe mich in diesem Rat bereits wiederholt für die Einführung von Roadpricing eingesetzt. Wir Grünliberalen sehen darin ein volkswirtschaftliches Lenkungsinstrument für die Nutzung eines knappen Gutes, nämlich der Verkehrsinfrastruktur. Roadpricing kann sehr diffe-

renziert die örtliche und zeitliche Nutzung des Strassenraums als Berechnungsgrundlage verwenden. Damit wird verursachergerecht präzise abgerechnet. Aus dem Roadpricing kann sich ohne weiteres auch ein Mobilitypricing entwickeln. Deshalb müsste eigentlich auch die FDP-Fraktion dem Roadpricing als ersten Schritt zustimmen.

Ich bitte Sie, zusammen mit den Grünliberalen den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich entgegne Emil Manser. Roadpricing hat nichts, aber auch gar nichts mit Sozialismus zu tun. Roadpricing ist nicht unsozial, im Gegenteil. Im Richtplangentext gibt es viele Elemente, die nicht hineingehören. Aber das gehört hinein. Es ist ein eigentliches verkehrspolitisches Bekenntnis zu marktwirtschaftlichen Elementen. Es wäre sogar einen Namensaufruf wert. Ich stelle den Antrag aber nicht. Es ist ein ganz wichtiges marktwirtschaftliches Element, dass man jetzt konkret am Roadpricing zur Beeinflussung des Verkehrsaufkommens aufzeigen kann, dass man das nicht einfach nur mit Strassenbau bewältigen kann. Die CVP hat immer gesagt, die Zweckbindung solle breit sein. Wir reden jetzt auch nicht über eine Zweckbindung. Der Antrag ist offen. Es ist durchaus möglich, dass einmal aus einem Roadpricing ein Mobilitypricing entstehen kann. Das ist dann weniger die Sache des Kantons. Im Zusammenhang mit dem Vorstoss «Elektronik vor Beton» habe ich ausgeführt, dass dank Elektronik differenzierte Strassengebühren möglich sein werden. Dazu gehören auch elektronische Vignetten, die den Gewerbeverkehr durchaus bevorzugen könnten. Ich habe als Beispiel erwähnt, dass bei einer Überholspur der Gewerbeverkehr mit dieser Vignette fahren kann, andere aber nicht. Roadpricing hat auch das Ziel, die Verkehrsspitze zu brechen, die uns sehr teuer kommt. Da bin ich beim Sozialen. Strassenbau ist teuer und schafft Folgekosten. Bereits heute kostet die Werterhaltung unserer Verkehrsinfrastrukturen laut «Neue Zürcher Zeitung» pro Kopf der Bevölkerung 1200 Franken. Mit all Ihren Plänen, die Sie da verwirklichen wollen, würde diese Werterhaltung noch viel höher zu stehen kommen. Das wäre unsozial, Emil Manser.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Das Votum der FDP von Rita Bernoulli hat mich masslos enttäuscht. Die FDP bewegt sich nicht. Hätten Sie doch einmal nach Bern geschaut in Ihre Nationalrats-Fraktion. Da tönt es ganz anders.

Emil Manser, kennen Sie überhaupt das Proletariat? Das Proletariat fährt Velo, geht zu Fuss, nimmt eventuell Tram und Bus, weil Autofahren viel zu teuer ist. Rechnen Sie das einmal aus. Schauen Sie im TCS-Heftchen nach, was ein Auto pro Monat kostet. Das würde wieder einmal gut tun.

Asozial ist, dass in der Schweiz 5 Prozent der Autofahrer jeden Tag 40 Prozent der Gesamtkilometer abspulen. Das muss einmal gesagt sein in diesem Raum.

Widersinnigkeiten zum Gesamtverkehrskonzept: Ich zitiere wieder das ominöse Papier. Man sollte sich daran halten. «Der Kanton Zürich betreibt sein Verkehrssystem gezielt aufgrund der besonderen Stärken der verschiedenen Verkehrsträger.» Das mit der 50-Prozent-Übernahme hat Regierungsrätin Ursula Gut bestätigt.

Wir sind nicht generell gegen den motorisierten Individualverkehr, aber rechnen Sie es einmal aus. 100 Autos transportieren durchschnittlich 120 Personen. Stellen Sie sich diese lange Distanz vor. Das füllt die Bahnhofstrasse bis zum See hinauf. Ein Tram schafft das auf 35 Metern. Das ist vernünftige Verkehrslenkung, wenn man dort, wo die Siedlungsräume eng sind, den öffentlichen Verkehr einsetzt.

Die SP ist deshalb ganz klar für Roadpricing. Wir wollen die Strassenplanung nicht derart forcieren.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Ich staune schon, wie die CVP und die noch weiter links stehenden Parteien unsere Bundesverfassung interpretieren. Artikel 82 Absatz 3 sagt ganz klar: «Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen.» Wenn einem etwas nicht passt, das in der Verfassung steht, dann muss man andere Wege beschreiten, als das Theater, das Sie hier aufführen. Es ist total falsch, solche Sachen in den Verkehrsrichtplan hineinzuschreiben. Irgendwo irrt ein Vorstoss herum, der eine Standesinitiative nach Bern senden will. Das ist der richtige Weg, aber sicher nicht, etwas das der Bundesverfassung widerspricht, in den Verkehrsrichtplan hineinzuschreiben. Ich weiss nicht, wo Sie Ihr juristisches Verständnis haben.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Ich plädiere dafür, dass wir uns über den Freiheitsbegriff ein wenig unterhalten sollten, insbesondere wenn er mit marktwirtschaftlichen Instrumenten in eine vernünftige Verkehrspolitik umgesetzt werden soll. In diesem Zusammenhang lohnt es sich

sicher nicht, automobilfixiert an einem Freiheitsbegriff festzuhalten, wie ihn Emil Manser definiert hat. Die so genannte freie Fahrt für freie Bürger ist eine Erblast, die Sie seit der Auflösung der Autopartei mit sich herumschleppen. Die freie Fahrt für freie Bürger ist ein Slogan, ein Mythos, ein Glaubensbekenntnis, von dem ich Ihnen empfehle, sich zu lösen. Wenn Sie so weitermachen, enden Sie über die «volle Fahrt für freie Bürger» bei der «freien Fahrt für volle Bürger». Da waren Sie vor etwa zwei Jahren schon einmal. Diesen Freiheitsbegriff will ich nicht weiter diskutieren.

Mich interessiert mehr der verkehrspolitische, marktwirtschaftliche Ansatz, wie ihn Rita Bernoulli präsentiert hat. Sie hat für marktwirtschaftliche Instrumente plädiert, die aber auf einer vollen Zweckbindung innerhalb des Verkehrsträgers MIV basieren. Damit gehen Sie hinter die bundespolitische Position Ihrer Partei – Marcel Burlet hat das bereits erkannt – zurück. Unsere ganze Verkehrspolitik, wie sie in den letzten ein, zwei Jahren in einem grossen Kompromiss in Bern fixiert worden ist, basiert darauf, dass Treibstoffgelder umverteilt werden zu Gunsten einer integrierten Verkehrspolitik, mindestens für die Agglomerationen. Ich sehe nicht ein, warum die FDP jetzt hinter diese Position zurückgeht, die uns erlaubt, für Hunderte von Millionen in wenigen Jahren unsere Verkehrsinfrastruktur im Raum Zürich stadtgerecht im Zusammenhang mit ÖV-Projekten aufzurüsten. Es ist sehr schade, dass Sie hinter diese Position zurückgehen. Wenn das von mir falsch verstanden worden wäre, dann würde ich mich natürlich über eine Korrektur sehr freuen.

Die Bundesverfassung – Ernst Brunner kann sie vielleicht noch ein bisschen weiter zitieren – sieht seit der Abstimmung über die NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) ausdrücklich die Lockerung der Zweckbindung der Treibstoffzölle vor. Deshalb können wir eine integrierte Verkehrspolitik machen. Ernst Brunner, die Position der Bundesverfassung stammt natürlich aus der Zeit von 1848. Die Welt hat sich verändert. Eine der grössten Errungenschaften des Bundesstaats war die Abschaffung der kantonalen Zölle. Heute stehen wir historisch immerhin 160 Jahre später da. Da lohnt es sich, über neue marktwirtschaftliche Instrumente zu Gunsten einer guten Verkehrspolitik nachzudenken. In Bern ist längst erkannt, dass es eine Lockerung dieses Artikels im Rahmen von Versuchen braucht. Sie werden sehen, es wird einzelne Städte geben, die das machen. Wir würden uns freuen, Zürich würde zu diesen fortschrittlichen Städten gehören. Versuche

haben es in sich, dass man daraus lernt, dass Fehler passieren. Zürich ist aber eine fortschrittliche Stadt und wird aus den Fehlern lernen und eine fortschrittliche Verkehrspolitik, wie wir sie bereits machen, weitertreiben entsprechend den Anforderungen des 21. Jahrhunderts.

Ich hoffe, dass auch die SVP die Basis einer Lernkurve erklimmen kann.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB: Sie haben sehr viele Voten gehört, die sich mit dem neuen Finanzierungsmodell auseinander setzen. Bevor man sich diesbezüglich unterhält, sollte man sich ein Bild machen, wie es um die Fondsfinanzierung steht, dann brauchen wir nicht auf Unterlagen des letzten Jahrhunderts zurückzugreifen. Wir haben ein Gesamtverkehrskonzept, das uns diesbezüglich einen letzten Stand vermittelt. Hier ist doch festgehalten, dass die Fondsfinanzierung kurz- und mittelfristig gesichert ist – dies mit der Vorgabe, die bisherigen Finanzierungssysteme auszuschöpfen. Es wird wohl darauf hingewiesen, dass im Speziellen eine leistungsabhängige Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer je nach Hubraum und Gewicht noch korrigiert werden könnte. Aber unter dem Gesichtspunkt, dass die Fondsfinanzierung uns nicht zwingt, neue Finanzierungssysteme aufzunehmen, bitte ich Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat votiert zum Antrag 20 stimmengleich mit 83 : 83 Stimmen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Meine Damen und Herren, Sie haben sich nicht eindeutig entscheiden können. Es steht bei 83 zu 83 Stimmen. Damit haben Sie mir das Stimmrecht verliehen. Ich entscheide mich für den Minderheitsantrag 20.

Der Minderheitsantrag 20 ist mit Stichentscheid des Kantonsratspräsidenten mit 84 : 83 Stimmen angenommen.

Minderheitsantrag 21 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:

Zusätzlicher Absatz

Der Kantonsrat beschliesst alle zwei Jahre eine «Strategie Strassenverkehr» und einen dazugehörigen Rahmenkredit. Rahmenkredit und «Strategiebericht Strassenverkehr» sind zeitlich mit dem Raumplanungsbericht zu koordinieren und mit diesem inhaltlich abzustimmen.

Ueli Keller (SP, Zürich): Der Regierungsrat stellt in der Gesamtverkehrskonzeption fest, dass es einen deutlichen Unterschied gibt zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr, nicht nur in den Umweltauswirkungen, sondern auch bei der Formulierung der Angebotsentwicklung, bei der Finanzierung und Beschlussfassung darüber. Er schlägt vor, dass analog dem Vorgehen beim öffentlichen Verkehr mit einem Beschluss über die Grundsätze zur mittel- und langfristigen Entwicklung von Angebot und Tarif, wie wir ihn bei einer der nächsten Sitzungen hier wieder fällen werden, ein Strategiebeschluss für den Bereich des Strassenverkehrs gefällt werden soll. Grundsätzlich finden wir es richtig, dass diese Entscheidungen planmässig getroffen und nicht nur so zufällig zur Kenntnis genommen wird wie bis jetzt bei der ziemlich überflüssigen Diskussion über das jährliche Strassenbauprogramm.

Eine genaue Ausgestaltung der Modalitäten eines solchen Strategiebeschlusses muss selbstverständlich mit einer Gesetzesänderung beschlossen werden. Es ist klar, dass so ein Strategiebeschluss nur Sinn macht, wenn er die Wirkungsziele des Gesamtverkehrscontrollings zu erreichen hilft, als da wären: eine Verringerung der kritischen Luftschadstoffe, eine Verringerung der Lärmbelastung, eine Verringerung des Verbrauchs nicht erneuerbarer Energien, eine Verringerung der Trennwirkung von Verkehrsanlagen, eine Minimierung des Bodenverbrauchs durch Verkehrsanlagen, eine vermehrte Schonung des Landschaftsbildes durch Verkehrsanlagen und so weiter. Mit einem solchen Strategiebericht zum Thema Strassenverkehr koordiniert mit der Berichterstattung über den Raumplanungsbericht, den wir lieber alle zwei Jahre hätten, wäre uns gedient.

Ich bitte Sie, unserem Antrag zuzustimmen.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Dieser Antrag wirft schon einige Fragen auf. Getragen ist er von einer Planungs- und Koordinationsgläubigkeit der SP, die mir leider fremd ist, wobei bei aller Gutgläubigkeit noch einige alte wie neue zusätzliche Wechselwirkungen im Finanzierungssystem der Strassen ausser Acht gelassen werden. Heute ist der kantonale Strassenfonds in seiner Dimension durch die jährlichen Einnahmen verschiedener eidgenössischer und kantonaler Quellen begrenzt, was uns eigentlich nicht stört. Denn nur mit einer Gesetzesänderung über die kantonale Verkehrsabgabe ist eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer und somit eine erhebliche Ausweitung des Strassenfonds notabene auch des Strassenbaus im Kanton Zürich möglich. Diese Änderung im Gesetz ist Ihnen Gott sei dank und auch dank der Grünen in der Volksabstimmung seit Jahren nicht gelungen. Das zum Status quo.

Bei Ihrem Antrag, in Zukunft einen Rahmenkredit vorzusehen, müsste man sich bei dessen Kreditgrösse nicht unbedingt an die begrenzten Einnahmen, also an die Plafonierung des Strassenfonds halten – ein Szenario. Man könnte durchaus in parlamentarischer Selbstüberschätzung oder vielleicht in Selbst-Doping einen überhöhten Rahmenkredit festsetzen und so forciert Strassen bauen wollen auf Teufel komm raus. Die Überhöhung aber, also die Differenz zwischen den realen, zu tief liegenden Einnahmen des Strassenfonds und den parlamentarisch überhöhten Rahmenkrediten, alimentiert oder überbrückt man dann ganz einfach, wie wir es hier gewohnt sind, natürlich mit allgemeinen Steuermitteln. Allgemeine Steuermittel im Strassenbau sind eine absolut umweltpolitische Schandtat – ein Unding. Aber, in der SP ist dies leider salonfähig. Hier geschehen vor Jahren.

Eine kalte Erhöhung des Strassenfonds und somit auch des Strassenbaus mit allgemeinen Steuermitteln wird durch Ihren vorgesehenen Rahmenkredit parlamentarisch zwar etwas besser legitimiert, aber er geht an der Volksabstimmung, also an der Demokratie völlig vorbei, weil Sie das Volk ausschalten wollen. Ich werde den Verdacht nicht ganz los, dass das Umgehen dieser für Sie lästigen Volksabstimmung, die Sie seit bald 35 Jahren in Serie verlieren, durchaus auch im Zielbereich Ihres Antrags liegt. Können Sie sich das leisten, liebe Freundinnen und Freunde der SP? Natürlich kennen wir das Finanzhaushaltsgesetz, den mittelfristigen Ausgleich auch im Strassenfonds und wissen, dass die konkrete gesetzliche Ausgestaltung Ihres Antrags auch heute noch nicht bekannt ist. Vielleicht sehen wir alle nur Gespenster. Ja, das Gespenst hat sogar einen Namen. Es heisst Gesamtverkehrs-

konzept. Ich mag es nicht zitieren, Sie können es selber nachlesen. Die Fahrtrichtung des geplanten neuen Finanzierungssystems wird darin ziemlich schnell klar. Sie sind überrascht? Es heisst oder es ist sinngemäss daraus zu entnehmen, dass Strassenbaufinanzierungen der lästigen Demokratie entzogen und auf die Bedürfnisse der Politik ausgelegt werden sollen. «Bedürfnisse der Politik», damit sind wahrscheinlich wir hier drinnen gemeint. Bravo, die SP wieder einmal als Steigbügelhalterin des Strassenbaus! Sie haben unsere Botschaft hoffentlich verstanden. Sie können verstehen, dass wir nicht sehr viel Verständnis für diesen Antrag aufbringen können – am Volk vorbei.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 21 mit 109 : 45 Stimmen ab.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich weise Sie darauf hin, dass jetzt im unteren Stock die Verpflegung angerichtet ist. Eingeladen sind die Mitglieder des Rates, die Baudirektorin und die Mitarbeiter des Amtes für Raumplanung und Vermessung. *(Eingeladen sind selbstredend auch die im Rathaus anwesenden Medienschaffenden und Mitarbeitenden der Parlamentsdienste.)*

Schluss der Sitzung: 18.55 Uhr

Es findet eine Abendsitzung mit Beginn um 19.40 Uhr statt.

Zürich, 23. Januar 2007

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

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