



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

155. Sitzung, Freitag, 14. März 2014, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Bruno Walliser (SVP, Volketswil)*

Verhandlungsgegenstände

4. Festsetzung des revidierten kantonalen Richtplans

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

(gemeinsame Behandlung mit 5010)

Fortsetzung der Beratung vom 13. März 2014..... Seite 10762

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

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

(gemeinsame Behandlung mit 4882b)

Fortsetzung der Beratung vom 13. März 2014..... Seite 10762

Geschäftsordnung

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

4. Festsetzung des revidierten kantonalen Richtplans

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

(gemeinsame Behandlung mit 5010)

Fortsetzung der Beratung vom 13. März 2014

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

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

(gemeinsame Behandlung mit 4882b)

Fortsetzung der Beratung vom 13. März 2014

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

Ratspräsident Bruno Walliser: Ich kann Ihnen einige Rückzüge von Minderheitsanträgen bekanntgeben: Zurückgezogen ist 4.41, Minderheitsantrag von Christian Lucek, «Umfahrung Höri–Neeracherried», dann 4.49, Minderheitsantrag von Lorenz Habicher – das ist das Objekt 16, «Limmattalbahn» – und zurückgezogen ist auch 4.50, Minderheitsantrag von Lorenz Habicher, Objekt 17, «Bremgarten–Dietikon».

Wir fahren fort, wo wir gestern aufgehört haben, und zwar bei Minderheitsantrag 4.33.

4.33

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

Objekt 27, «A1, Umfahrung Winterthur, ...»

Gemäss V 4882: Ausbau auf bis zu 8 Fahrstreifen zur Leistungssteigerung ...

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Martin Geilinger hat sich anfangs Woche darüber aufgeregt, dass die Bürgerlichen zu wenig über die Anträge der links-grünen Verkehrsverbinderer sprechen wollten. Dazu kann ich auf die Gesprächskultur der links-grünen Seite in unserer Kommissionsarbeit verweisen. Bei vielen Anträgen dieser Seite hiess es lapidar: «Wir verweisen auf die Sammelbegründung der Grünen und der SP.» Was das heisst, ist klar und wurde von mir gestern schon angesprochen, nämlich Verhinderung von jeglichem Ausbau von neuen Strassen. So tönt es auch beim vorliegenden Geschäft. Wenn sich jetzt in der Ratsdebatte die links-grüne Seite auch so knapp vernehmen liesse, wäre dies im Sinne der Ratseffizienz sehr positiv. Doch ich gehe davon aus, dass jetzt in der Ratsdebatte ihre Begründungen blumig und langatmig für die Galerie dargelegt werden. Um auf dieses Geschäft zurückzukommen, teile ich Ihnen in aller Kürze mit, dass die Hochleistungsstrasse Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss, Anschluss Oberwinterthur, mit mittel- bis langfristiger Zielsetzung im Richtplan belassen werden soll, so wie es in der regierungsrätlichen Vorlage vorgesehen ist. Es soll explizit auf die Leistungssteigerung bis auf acht Fahrstreifen hingewiesen werden. Stimmen Sie deshalb dem Minderheitsantrag zu.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Für den Bau und den Betrieb der Nationalstrasse ist der Bund zuständig. Richtplan-Einträge zu Nationalstrassen drücken deshalb lediglich die politische Haltung des Kantons Zürich gegenüber dem Bund aus und den Auftrag, seine eigenen Planungen darauf abzustimmen. Der Bundesrat stufte den Ausbau der Umfahrung Winterthur in seiner Botschaft zur Engpassbeseitigung vom 26. Februar 2014 in das sogenannte Modul 2 ein. Damit wird es vertieft untersucht und kann bei Bestehen dieser Untersuchung aus dem beschlossenen Infrastrukturfonds finanziert werden. Die Mehrheit der KEVU will den konkreten Hinweis «Ausbau auf bis zu acht Fahrstreifen» aus dem Richtplan streichen. Sie steht aus grundsätzlichen umwelt- und verkehrspolitischen Überlegungen einem weiteren Kapazitätsausbau bei den Nationalstrassen kritisch gegenüber. Die Bewirtschaftung der Pannestreifen könnte für einen Teil der Mehrheit Entlastung bringen, ohne weiteres Land zu verbrauchen.

Die Minderheit der KEVU will dem häufigen Stau auf der A1-Umfahrung Winterthur mit einem möglichst zügigen Ausbau auf acht

Spuren begegnen. Ich beantrage Ihnen namens der KEVU, dem Mehrheitsantrag zuzustimmen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur): Bereits der vorgeschlagene Richtplan-Eintrag dieser Vorlage, je eine Fahrspur mehr zur sogenannten Entlastung der Stadt Winterthur, ist für uns Grüne eine schwer verdauliche Kröte, ein Kompromiss. Immerhin ist er gekoppelt mit der Überdeckung Wülflingen und Lärmschutz-Begleitmassnahmen. Nun aber noch mehr – je zwei – Fahrspuren zusätzlich, also das Doppelte, zu verlangen, ist jenseits und bringt ausser der zusätzlichen MIV-Belastung (*Motorisierter Individualverkehr*) nichts. Wie der Verkehrsfluss der A1-Umfahrung Winterthur optimiert werden kann, ist in Winterthur schon lange ein Thema. Ich erinnere mich an die Zeit, als ich für die Grünen im Grossen Gemeinderat von Winterthur war und Hans Hollenstein (*Altregierungsrat*), der damals CVP-Stadtrat war, den Vorschlag «Tempo 80» einbrachte. Das war vor circa zehn Jahren. Auch heute würde der Stadtrat für Tempo 80 eintreten, aber das ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) wehrt sich standhaft dagegen. Tempo 80 wäre – wenn überhaupt – ein Weg dazu, den Verkehrsfluss auf dieser Achse zu optimieren. Und, würde er dann auch umgesetzt, wäre es auch einen Eintrag im Richtplan wert.

Zur Lösung «Pannestreifen-Bewirtschaftung»: Hier sehen wir das kritisch, weil vom Sicherheitsaspekt her die nötige Sicherheit nicht gewährleistet werden kann. Mehr Strassen also, wie es dieser Antrag verlangt, beziehungsweise mehr Fahrspuren – es ist eine Binsenwahrheit –, das frisst nicht nur mehr Kulturland, sondern schafft einfach mehr Verkehr. Und ich möchte hier Lorenz Habicher, der diesen Antrag ja auch eingebracht hat – im Moment ist er nicht da –, in einem Punkt recht geben, nämlich analog seinem Eintretensvotum von gestern Morgen: Weniger ist mehr, also gerade auch hier. Bitte lehnen Sie diesen Antrag zusammen mit den Grünen ab. Besten Dank.

Mattea Meyer (SP, Winterthur): Lieber Orlando Wyss, ich muss Sie enttäuschen. Ich werde jetzt natürlich dieselben Argumente bringen, die Ihnen schon bekannt sind, aber ich werde knapp und kurz bleiben.

Es braucht keinen Ausbau der A1, denn dieser Ausbau bedeutet nicht weniger Staus, sondern er bedeutet ganz klar mehr Verkehr, mehr Lärm, mehr Luftverschmutzung und extrem hohe Kosten. Ganz zu schweigen davon, sich vorstellen zu müssen, was alles abgerissen werden muss, um diesen Ausbau zu verwirklichen. Angesichts der schwierigen finanziellen Lage in Winterthur möchte ich Ihnen als Winterthurerin aber auch ganz klar sagen, dass wir auf eine Umfahrung dieser schönen Stadt verzichten und diese sicherlich nicht noch fördern sollten, sondern den öffentlichen Verkehr stärken, der direkt ins Herz dieser kleinsten Grossstadt der Schweiz führt. Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen, und danke Ihnen.

Ruth Kleiber (EVP, Winterthur): Ein Ausbau der Umfahrung Winterthur ist unbestritten. Der Minderheitsantrag lautet auf bis zu acht Fahrstreifen. Acht Fahrstreifen benötigen sehr viel Platz. Schon jetzt ist die Wohnzone nahe an die Autobahn gerückt. Die Autobahn in einem Wohngebiet auf acht Spuren zu verbreitern, das ist wirklich eine Schuhnummer zu gross. Die EVP wird den Minderheitsantrag ablehnen.

Regierungsrat Markus Kägi: Die A1 ist im Raum Winterthur der am stärksten belastete Abschnitt des schweizerischen Autobahnnetzes. Mittel- bis langfristig ist ein Ausbau dieses Abschnittes unumgänglich, um ein Ausweichen des Verkehrs auf das städtische Strassennetz und in die Wohngebiete von Winterthur zu vermeiden. Die genaue Ausgestaltung des Ausbaus wird durch das Bundesamt für Strassen festgelegt, der Kommissionspräsident hat das bereits erwähnt. Dieses muss mit seinen Mitteln auch haushälterisch umgehen und hat daher kein Interesse daran, Überkapazitäten zu schaffen. Auf den meisten Abschnitten genügt ein Ausbau auf sechs Fahrstreifen. Auf einzelnen Abschnitten im Bereich von Anschlüssen und Verzweigungen soll nun aber auch ein Ausbau auf bis zu acht Fahrstreifen möglich sein. Ich empfehle Ihnen daher, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.33 zuzustimmen.

4.34

Minderheitsantrag Robert Brunner, Marcel Burlet, Andreas Hasler, Ruedi Lais, Roland Munz, Barbara Schaffner, Andreas Wolf:

Objekt 28, «Tieflegung Untere Vogelsangstrasse, Winterthur»

Objekt 28, «Tieflegung Untere Vogelsangstrasse, Winterthur», wird aus dem Richtplan gestrichen.

Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur): Ich rede zu zwei Anträgen, zu Antrag 4.34 und 4.35, denn sie hängen zusammen. Der Richtplan-Vorschlag «Tieflegung Untere Vogelsangstrasse» ist für uns Grüne ein No-Go. Warum? Wir können diskutieren, wie und wo der Verkehr in Winterthur oder anderswo umgeleitet werden soll, und das sicherlich auch kontrovers. Es macht hingegen keinen Sinn, in der Stadt eine Kapazitätserhöhung umsetzen zu wollen. Es macht keinen Sinn, hier einen Richtplan-Eintrag vorzunehmen, der innerstädtisch zusätzlichen Verkehr nach sich zieht. Das können Sie doch nicht auch unterstützen wollen, mehr MIV zu kreieren. Das macht keinen Sinn, wir wollen in den urbanen Zentren, in den Städten weniger Verkehr – nicht mehr, weniger MIV – nicht mehr. Wir haben genügend Entlastungsmöglichkeiten, den Verkehr anderweitig aufzufangen. Selbst die Stadtregierung unterstützt diesen Antrag heute nicht mehr. Und aus grüner Sicht müsste wennschon bei diesem Eintrag mindestens parallel dazu die Abklassierung der Zürcherstrasse aufgenommen werden, damit es keine zusätzliche Kapazitätserhöhung im Bereich MIV gibt. Mit dem Projekt «Tieflegung Untere Vogelsangstrasse» verhandelt ist das Projekt «Heiligbergtunnel». Ohne die Tieflegung Untere Vogelsangstrasse macht der Heiligbergtunnel keinen Sinn. Denn diese beiden sollen ja die Zürcherstrasse, die stark frequentierte Zürcherstrasse und die stark belastete Technikumstrasse entlasten. Der Hauptgrund, warum heute auch der Stadtrat dagegen ist und übrigens mehrheitlich auch die Parteien im Stadtparlament ist allerdings eine Potenzialabschätzungs-Studie. Diese stellte fest, dass die Entlastungswirkung auf die Technikumstrasse maximal 10 Prozent beträgt. Sie haben richtig gehört: Die Entlastungswirkung beträgt maximal 10 Prozent auf die Technikumstrasse. Wer will schon Geld ausgeben für so wenig Mehrwert? Wer? Die Stadt Winterthur, wie sie sich angesichts der Situation, in der die Stadt Winterthur sich momentan befindet, vorstellen können, sicher nicht. Wer finanziert es dann? Der Kan-

ton? Wir? Das glauben Sie ja selber nicht. Diese zwei Projekte bringen nicht nur materiell keinen Mehrwert, sie sind auch nicht finanzierbar. Darum macht ein Richtplan-Eintrag wirklich keinen Sinn und ich lade Sie ein, diese beiden Richtplan-Vorschläge – Tieferlegung Untere Vogelsangstrasse und Heiligbergtunnel – abzulehnen. Vielen Dank.

Rafael Steiner (SP, Winterthur): Ich spreche ebenfalls zu den Anträgen 4.34 und 4.35. Das schöne Wetter sieht man nicht wirklich hier in diesem Ratssaal. Es dringt nicht ein, die Fenster sind klein. Beim Strassenbau werden die Fenster aber offenbar riesig. Zumindest schaffen es die Bürgerlichen, das Geld mit beiden Händen aus dem Fenster zu werfen, auch hier. Der Heiligbergtunnel ist teuer und nutzlos, das sagt auch die bereits angesprochene Studie. Ich sage das zwar schon auch, aber vielleicht glauben Sie Verkehrsplanern und Ingenieuren etwas mehr als mir. Das kann ja sein und hat wahrscheinlich auch einen guten Grund. Der Durchgangsverkehr ist nur ein unbedeutender Teil der Verkehrsbelastung in diesem Gebiet. 80 Prozent entfällt auf den Ziel- und Quellverkehr. Entsprechend bringt der Tunnel praktisch keine Entlastung und schafft nur neuen Durchgangsverkehr. Da ich sicher bin, dass Lilith Hübscher und ich Sie nun davon überzeugt haben, diesem Antrag zuzustimmen, und Sie keinen Heiligbergtunnel mehr möchten, können Sie auch die tiefergelegte Vogelsangstrasse gleich mitablehnen. Denn ohne Heiligbergtunnel würden wir eine Strasse bauen ohne Anschlüsse. Auf der einen Seite fehlt der Tunnel und auf der anderen Seite führt die Strasse direkt in die Technikumstrasse, eine wichtige Aus- und Einfallsachse für den ÖV. Bisher läuft dieser meist flüssig. Mit der Vogelsang-Tiefstrasse hört dies aber auch auf. Dann werden die Busse langsamer und wir haben noch mehr Verkehr mit den Autos. Willkommen in der Welt des Verkehrskollapses. Verhindern wir dies gemeinsam, stimmen wir zweimal Ja zu diesen Minderheitsanträgen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich beantrage Ihnen namens der bürgerlichen Fraktionen, auf den Antrag zur Streichung des Heiligbergtunnels und der tiefergelegten Vogelsangstrasse zu verzichten, und spreche ebenfalls zu beiden Anträgen. Für die Region Winterthur und Umgebung wird bis 2015 ein Gesamtverkehrswachstum von sage und schreibe 21 Prozent prognostiziert. Obwohl schon seit längerer

Zeit verschiedene langfristig notwendige Verkehrsinfrastrukturvorhaben für die Region Winterthur diskutiert werden, lässt deren Realisierung auf sich warten. Dies hat dazu geführt, dass die Hauptverkehrsachsen von Winterthur den Kapazitätsansprüchen bereits heute nicht mehr gewachsen sind. Als Folge davon beginnen die Stauzeiten mittlerweile bereits mitten im Nachmittag, zum Beispiel auf der Zürcherstrasse, auf der Seenerstrasse in Oberwinterthur oder in Seen. Auch leiden viele Quartierbewohner, so zum Beispiel an der Rychenbergstrasse, im Neuwiesen, Wartstrassen-Brüelbergquartier oder auf der Breite unter den Folgen des Ausweich- und Schleichverkehrs. Aber auch eine zuverlässige Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriegebiete ist in Zukunft nicht mehr gewährleistet. Der Mehrverkehr muss bewältigt werden, wenn nicht die Nutzung oder die Mobilität eingeschränkt werden sollen. Bekanntlich hat das Bundesamt für Raumentwicklung in seinem Agglomerationsprogramm Zürich damals die massgeblichen Projekte berücksichtigt und auch entsprechend gradiert. Die tiefergelegte Vogelsangstrasse, gekoppelt mit einem Heiligbergtunnel, ist seit vielen Jahren eine Option. Wenn wir diese Option ersatzlos aus dem Richtplan streichen, dann verbauen wir uns eine Option für die nächsten Jahre und Jahrzehnte und haben noch weniger Handlungsspielraum für die Stadt Winterthur. Sowohl die tiefergelegte Vogelsangstrasse wie auch der Heiligbergtunnel müssen darum unbedingt im Richtplan bleiben. Besten Dank.

Ruth Kleiber (EVP, Winterthur): Ich spreche auch gerade zu beiden Anträgen. Die Stadt Winterthur stösst an ihre Grenzen bei der Leistungsfähigkeit im Verkehrssystem. Es ist wichtig, dass die tiefergelegte Vogelsangstrasse und der Heiligbergtunnel im Richtplan eingetragen sind. Grundsätzlich geht es ja darum, dass die benötigte Fläche und die Anschlüsse der Strassen nicht verbaut werden. Der Richtplan ist ja auf die nächsten 25 Jahre ausgelegt. Wer weiss schon, wie die nächste Generation denkt, wie Winterthur in 20 Jahren lebt. Darum muss mittel- und langfristig der Handlungsspielraum auf den Hauptachsen der urbanen Zentren – Winterthur-Mitte, aber auch Neuhegi-Grüze – möglich bleiben. Die EVP wird beide Minderheitsanträge ablehnen.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Ja, nur kurz, aber ich kann da nicht ruhig sein, wenn da einerseits fantasiert wird über die Entlas-

tung des Strassennetzes. Ich weiss nicht, liebe Carmen (*Carmen Walker Späh*), vermutlich kennst du Winterthur nicht, müsstest es eigentlich als ehemalige Bausekretärin, aber die Rychenbergstrasse durch die A1-Umfahrung entlasten zu wollen, ist doch eine einigermaßen abenteuerliche Idee. Kommt dazu, dass auch im Bereich der Probleme, die Winterthur in Seen hat, dieser Tunnel überhaupt nichts bringt, im Gegenteil, er würde die Situation in Seen nur noch verschlechtern, weil er mehr Verkehr aus dem Tösstal anzieht. Also das bringt nun wirklich nichts. Und die Langfristigkeit – ja, das ist wunderbar: Eines der ersten Projekte, das mich politisiert hat, war in der Grössenordnung 1980, also eine Generation früher, der Breitetunnel. Das war ein Riesenthema mit Volksabstimmung. Der wurde dann abgelehnt, wurde nicht realisiert. Man hat ihn etwas nach Süden verschoben unter dem Titel «Süd-Ost-Umfahrung». Jetzt schiebt man ihn wieder nach Norden als Heiligbergtunnel. Wir können den gern noch ein paar Jahrzehnte hin und her schieben, der wird eh nie realisiert, vergessen Sie das. Das geht nicht – aus technischen Gründen, aus finanziellen Gründen. Das einzige, das er bewirkt, ist, dass die Verkehrsplanung in Winterthur immer wieder blockiert wird durch so unmögliche Projekte.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 72 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.34 abzulehnen.

4.35

Minderheitsantrag Robert Brunner, Marcel Burlet, Andreas Hasler, Ruedi Lais, Roland Munz, Barbara Schaffner, Andreas Wolf:

Objekt 29, «Heiligbergtunnel, Winterthur»

Objekt 29, «Heiligbergtunnel, Winterthur», wird aus dem Richtplan gestrichen.

Ratspräsident Bruno Walliser: So wie ich das mitbekommen habe, haben alle bereits darüber gesprochen. Das ist der Fall.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 72 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.35 abzulehnen.

4.36

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

Objekt «Äussere Nordumfahrung (Teil Ost), Verzweigung Winterthur-Nord–Verzweigung Bülach»

Das Objekt «Äussere Nordumfahrung (Teil Ost), Verzweigung Winterthur-Nord–Verzweigung Bülach» wird gemäss Antrag Regierung (V 4882) in den Richtplan aufgenommen:

Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen), Neubau von 4-streifiger Autobahn, Linienführung zu prüfen in Koordination mit Nr. 33, Abklassierungen, Begleitmassnahmen, langfristig, primär weiter zu verfolgendes Vorhaben (Ersatzvarianten: Nrn. ..., ..., ..., ...)

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Wir sprechen hier von einem wahrhaftig grossen, aber auch wirklich langfristig angelegten Generationenprojekt. Es ist mir klar, dass bei diesem Vorhaben, also der Äusseren Nordumfahrung, nicht schon übermorgen die Bagger auffahren und auch nicht schon morgen die Bleistifte der Planer gespitzt werden. Was wir aber hier und jetzt machen müssen, ist: Die Vision zu lassen und die Voraussetzungen für die Trasseesicherung schaffen. Es ist dies, wie der Kommissionspräsident vorgängig gesagt hat, unser politisches Signal in Richtung des für die Planung und den Bau von Hochleistungsstrassen zuständigen Bundes zu senden. Ein grosses Vorhaben erfordert auch die nötige Flughöhe zur Betrachtung, damit das Wesentliche erkannt wird. Ich lade Sie daher ein, die Karte aus einer gewissen Distanz zu betrachten und spreche denn auch gleich für die ganze Äussere Nordumfahrung, also auch den nächsten traktandierten Antrag. Aus dieser Flughöhe erkennt man, dass die Linienführung ab dem im Kanton Aargau bereits vorhandenen Kreuz «Wettingen-Ost» durch die Lägern über Bülach nach Winterthur-Nord die logische Verbindung der A1 als Ost-West-Achse unseres Landes dar-

stellt. Die Verbindung liegt zudem auf der Linie mehrerer im Richtplan vorgesehener Entlastungsstrassen und verläuft zu einem beachtlichen Anteil in Tunnels, sodass der zusätzliche Landbedarf begrenzt ist. Mit der Äusseren Nordumfahrung wird der Zürcher Nordring zu dem, was er in zunehmendem Mass bereits heute ist, nämlich eine leistungsfähige Stadtautobahn. Die Ost-West-Verbindung wird direkter, der Nordring, das Furttal, die Region Winterthur werden nachhaltig entlastet. Dielsdorf, Bülach, Embrach, Neftenbach und Pfungen werden direkt ans Netz angebunden. Nun vernehme ich förmlich das Ächzen der notorischen Strassenbau-Verhinderer. An diese Adresse, Pro Natura und VCS, sei gesagt: Trotz allem Idealismus wird der Mobilitätsbedarf in Wahrheit auch in der Zukunft zunehmen, ob wir das wollen oder nicht, und zwar auch unabhängig vom Antriebskonzept. Auch Elektrofahrzeuge und alternative Antriebe brauchen Strassen. Solange «Scotty» und seine Crew vom «Raumschiff Enterprise» das Beamen für uns Erdenbürger nicht zur Marktreife gebracht haben, brauchen wir leistungsfähige Verkehrsträger. Nehmen wir also unsere Verantwortung wahr, belassen wir den mutigen Federstrich im Richtplan und sichern die Option für künftige Generationen. Unterstützen Sie diesen und die weiteren Anträge im Zusammenhang mit der Äusseren Nordumfahrung. Danke.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Ich spreche nun zu den Anträgen 4.36 und 4.37. Die Äussere Nordumfahrung wurde gegen den Antrag des Regierungsrates in der Verkehrsrichtplan-Debatte 2007 in den Richtplan aufgenommen. Sie soll einerseits die Nordumfahrung A1 entlasten, andererseits alle Siedlungsgebiete zwischen Winterthur und Wettingen vom Durchgangsverkehr befreien. Sie bestünde also gewissermassen aus aneinandergereihten Ortsumfahrungen. Der Regierungsrat beliess das Projekt aus Respekt vor der Hoheit des Kantonsrates in diesem Richtplan-Antrag, tut aber seit 2007 nichts Konkretes zu dessen Verwirklichung. Hauptargumente gegen das Objekt sind, dass es erstens gemäss kantonaler Verkehrsprognose nicht zur Entlastung der A1 beiträgt, und zweitens, dass es die Zersiedelung des Zürcher Unterlandes fördert. Diese Haltung teilt der Bund gemäss dem Prüfbericht zum Verkehrsrichtplan 2007 ebenfalls.

Die Mehrheit der KEVU will dementsprechend die Äussere Nordumfahrung streichen. Das Objekt Nummer 23 gemäss Regierungsrat re-

spektive 19 in unserem Antrag, die Glatttalautobahn, wird hingegen oppositionslos unterstützt. Es wäre die viel bessere Massnahme gegen den täglichen Stau auf der A1 und am Brüttiseller Kreuz als die Äussere Nordumfahrung Zürich. Allerdings fehlt die Glatttalautobahn im Antrag des Bundesrates vom 26. Februar 2014 zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz. Unabhängig davon widerspricht die Äussere Nordumfahrung den Zielen des Raumordnungskonzeptes (ROK) in diesem Richtplan, dem Sie diese Woche ja bereits zugestimmt haben.

Die Minderheit der KEVU beantragt Ihnen, an der Äusseren Nordumfahrung im Sinne mindestens einer Trasseesicherung und einer langfristigen Option festzuhalten. Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen, die Anträge 4.36 und 4.37 abzulehnen und damit die Äussere Nordumfahrung Winterthur–Wettingen aus dem Verkehrsrichtplan zu streichen.

Peter Stutz (SP, Embrach): Ich spreche auch zu den Anträgen 4.36 und 4.37. Die Äussere Nordumfahrung als visionäres Projekt zu betiteln, macht das Projekt nicht besser, «visionär» ist aber auch kein Synonym für «gute Idee». Kurz die Hauptargumente zur Ablehnung der Anträge vonseiten der SP: Wie auch vom Präsidenten der KEVU ausgeführt, widerspricht der Eintrag den Raumplanungsgrundsätzen, die wir im ROK festgelegt haben. Stichworte sind: Zersiedelung – Erschliessungsqualität in der Landschaft unter Druck nicht erhöhen. Aber auch der mögliche Kulturlandverbrauch und der Grundsatz, sich an bestehenden Siedlungsstrukturen zu orientieren, sind hier bei Weitem nicht zu Ende gedacht. Eine Realisierung des Gesamtprojektes wird aus Kostengründen wohl nie erfolgen. Bei der Teilrevision des Verkehrsrichtplans 2007 wurde vom Bund eine Genehmigung des Eintrags verweigert. Der Bund wird den Strich auf der Karte wieder nicht bewilligen und auch nie Mittel zur Realisierung locker machen. Der neuste Netzbeschluss des Bundes zeigt die Engpassbeseitigungen aus seiner Sicht auf. Der Bund führt klare Grundsätze aus: Bestehende Infrastrukturen werden ausgebaut und nicht neue dazu ausgeführt, also würde der Kanton Zürich es selber berappen, ob die SVP das will oder nicht. Nur schon der Eintrag einer solchen Vision kann Unsicherheiten auslösen und unerwünschte Nebenwirkungen zeigen. Ausführliche Voten dazu finden Sie im Protokoll 193 aus dem Jahr 2007. Die SP kann bei Umfahrungsprojekten, welche eine hohe Entlas-

tungswirkung für die Bevölkerung bringen, Hand bieten. Bei der Äusseren Nordumfahrung tritt dies in beiden Teilabschnitten gegenteilig in Erscheinung. Die SP wird die Anträge 4.36 und 4.37 ablehnen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Wir als EVP-Fraktion haben versucht, eben gerade nicht das zu tun, was uns von Christian Lucek vorgeworfen wird. Wir haben mindestens eine differenzierte Haltung aufgezeigt, indem wir den Stadttunnel zum Beispiel im Richtplan belassen haben. Der Moloch «Äussere Nordumfahrung» wird aber je länger je mehr verblassen, das kann ich Ihnen garantieren. Schon seit der letzten Richtplan-Debatte hat er sehr, sehr viel von dem bisschen Gewicht, das er noch gehabt hat, verloren, und das geschieht auch weiterhin. Ich kann Ihnen garantieren, Christian Lucek, wenn dieses Projekt irgendwie realitätsnäher werden würde, was ich natürlich überhaupt nicht unterstütze und wünsche, dann gibt es nicht nur ein Ächzen in der Bauernschaft, dann gibt es ein Blitzen und Donnern, denn so viel Kulturland, wie wir dann versauen, das ist überhaupt nicht zu verantworten mit dem, was wir jetzt schon haben und in Zukunft viel vernünftiger lösen können. Also lehnen Sie diese beiden Minderheitsanträge ab.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich zitiere hier aus dem Bescheid des Bundesrates zum Verkehrsrichtplan 2007: «Die Äussere Nordumfahrung widerspricht grundsätzlich den Zielen und Entwicklungsstrategien des Sachplans «Verkehr». Eine Genehmigung dieses Vorhabens ist aus raumplanerischen und gesamtverkehrlichen Überlegungen aus heutiger Sicht nicht möglich.» Auch im Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich ist es nicht aufgeführt, das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau lehnt die Äussere Nordumfahrung ab, insbesondere mit der Begründung, dass damit Mehrverkehr im Raum Wettingen entstehen würde, also.

Was bedeutet das unter diesen Umständen? Was ist also die Stellung dieser Äusseren Nordumfahrung, die durch Siedlungsgebiet der Gemeinde Steinmaur geht? Genau dort, wo der Strich eingezeichnet ist, wurde im vergangenen Winter eine Tiefgarage betoniert. Es hat keinerlei raumsichernde Wirkung und da bleibt es halt eine Vision. Und wie es ein deutscher Bundeskanzler gesagt hat: Wer Visionen hat, der soll nicht in die Politik, der soll zum Psychiater.

Ich habe mich dann auch einmal schlau gemacht bei einem Geologen, was die Tunnelgeschichte bedeutet. Bei der Lägern ist der Fall klar, das ist Kalk, aber sobald wir dann in der Ebene sind, ist es Tagbau. Es ist Tagbau, entsprechend wird die landwirtschaftliche Nutzfläche zerstört. Es ist also nicht so, dass man einfach unter den Äckern durchbohrt, es ist Tagbau. Die ganze Geschichte von Wettingen bis Winterthur ist ein Albtraum und damit habe ich auch schon zu allen Anträgen 4.36 bis 4.40 gesprochen. Dieser Albtraum muss aufhören.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Die EDU will mit Richtplan-Einträgen Probleme lösen und nicht neue Probleme schaffen. Die Äussere Nordumfahrung negiert die Tatsache, dass fast 90 Prozent des heutigen Nordring-Verkehrs Ziel- und Quellverkehr von Zürich ist. Die Äussere Nordumfahrung hätte somit keine entlastende Wirkung auf den Nordring und ist deshalb nicht gerechtfertigt. Der Verkehrsüberlastung des Nordrings würde mit dem von der EDU favorisierten Ausbau des Nordrings auf acht Spuren viel wirkungsvoller begegnet. Wir müssen die Kapazitäten dort ausbauen, wo die Engpässe sind. Die EDU hat schon immer klar die Haltung vertreten, dass der Ausbau der bestehenden Verkehrsachsen vor neuer Streckenführung mit extremem Kulturlandverlust umgesetzt werden muss. Die EDU wird die Minderheitsanträge 4.36 und 4.37 ablehnen. Danke.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Winterthur wird sich hüten, da mitzumachen. Die haben schon mal in den 1870er Jahren versucht, Zürich zu umfahren mit der Nationalbahn. Das hat dann 1878 darin geendet, dass die Nationalbahn in Konkurs ging, Winterthur über Jahrzehnte Schulden abbauen musste. Also ich glaube, das wollen wir nicht nochmals erleben.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.36 zuzustimmen.

4.37

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

Objekt «Äussere Nordumfahrung (Teil West), Verzweigung Bülach–Verzweigung Wettingen»

Das Objekt «Äussere Nordumfahrung (Teil West), Verzweigung Bülach–Verzweigung Wettingen» wird gemäss Antrag Regierung (V 4882) in den Richtplan aufgenommen:

Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen), Neubau von 4-streifiger Autobahn, Linienführung zu prüfen in Koordination mit Kt. AG, abzustimmen mit Moorschutz, Abklassierungen, Rückbau im Bereich Neeracherried, Begleitmassnahmen, langfristig (Trasseesicherung), primär weiter zu verfolgendes Vorhaben (Ersatzvariante: Nr. ... [Bereich Höri])

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.37 zuzustimmen.

4.38

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

Objekt «Taggenbergtunnel»

Das Objekt «Taggenbergtunnel» wird gemäss Antrag Regierung (V 4882) in den Richtplan aufgenommen:

Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen), Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung, Begleitmassnahmen, langfristig (Ersatzvariante zu Nr. ...)

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Der Taggenbergtunnel wie auch der nachfolgende Antrag sind zentrale Elemente der Äusseren Nordumfahrung, sind aber auch die Bereiche, die in einer realistischen Fristigkeit liegen und ein wichtiges Element der Spange Bü-

lach–Winterthur bilden. Es ist somit konsequent, dass wir diesem Minderheitsantrag zustimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.38 zuzustimmen.

4.39

Minderheitsantrag Robert Brunner, Marcel Burlet, Andreas Hasler, Ruedi Lais, Roland Munz, Barbara Schaffner, Andreas Wolf:

Objekt 35, «Dettenbergtunnel»

Objekt 35, «Dettenbergtunnel», wird aus dem Richtplan gestrichen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Die KEVU hat die Gemeinderäte von Embrach und Lufingen angehört. Die Gemeinden des Embrachertals konnten in den letzten Jahren, wie von ihren Gemeindeversammlungen gewünscht, stark wachsen. 2013 war beispielsweise Oberembrach die Zürcher Gemeinde mit dem grössten prozentualen Bevölkerungswachstum. Das vorgesehene Trasse der Umfahrung Embrach verläuft deshalb heute schon fast als Schneise durch das Siedlungsgebiet. Im Fall einer Realisierung auf dem heute vorgesehenen Trasse müssten massive Schutzmassnahmen für die angrenzenden Siedlungsgebiete vorgenommen werden. Das Siedlungsgebiet würde trotzdem entzweigeschnitten. Die Vertretungen beider Gemeinden sprachen sich deshalb für eine Streichung des Objektes Nummer 34, Umfahrung Embrach, aus. Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, diesem Wunsch der Gemeinden zu folgen.

Zum Objekt Nummer 45, Dettenbergtunnel: Dieser ist Teil des Objektes Nummer 37 in der Regierungsvorlage, Äussere Nordumfahrung Teil Ost, das Sie vorhin in seiner ganzen Länge im Richtplan belassen haben. Die Gemeinde Embrach spricht sich dafür aus, das Objekt im Richtplan stehen zu lassen. Sie erhofft sich eine Entlastung des Siedlungsgebietes vom Durchgangsverkehr zwischen Winterthur-Pfungen und dem Embraport einerseits und dem Flughafen andererseits. Die Mehrheit der KEVU beantragt Ihnen, das Objekt, unabhängig vom Schicksal der Äusseren Nordumfahrung, im Richtplan zu belassen und die Fristigkeit von «lang-» auf «mittelfristig» zu ändern. Die

KEVU will damit die Gemeinde Embrach in ihren Bestrebungen unterstützen, das zwei Kilometer lange Strassendorf so gut als möglich auch dann vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wenn auf eine Nord-Süd-Umfahrungsstrasse, wie wir jetzt gleich beschliessen werden, verzichtet wird.

Die Minderheit der KEVU will den Dettenbergtunnel aus dem Richtplan streichen. Er ist in der kantonalen Prioritätenliste der Ortsumfahrungen so weit hinten rangiert, dass bisher noch keine Zweckmässigkeitsbeurteilung vorgenommen wurde. Embrach soll bei der weiteren Planung seines Siedlungsraums davon ausgehen, dass dieses Objekt in absehbarer Zeit nicht realisiert werden kann. Pragmatische kleinere Lösungen sollen nicht durch die unrealistische Hoffnung auf die grosse kantonale Lösung behindert werden.

Namens der KEVU beantrage ich Ihnen, den Anträgen 4.39 und 4.40 zuzustimmen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 70 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.39 abzulehnen.

4.40

Minderheitsantrag Robert Brunner, Marcel Burlet, Andreas Hasler, Ruedi Lais, Roland Munz, Barbara Schaffner, Andreas Wolf:

Objekt 35, «Dettenbergtunnel»

Realisierungshorizont: langfristig.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.39 abzulehnen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Antrag 4.41 ist zurückgezogen.

4.42

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

Objekt «Umfahrung Dielsdorf–Sünikon»

Aufnahme Objekt «Umfahrung Dielsdorf–Sünikon» gemäss RRB 938/2012 (entspricht Eintrag Richtplan 2007):

Hauptverkehrsstrasse, Neubau von 2-streifiger Strasse (abzustimmen mit Moorschutz), Abklassierung Wehtalerstrasse, Begleitmassnahmen, mittelfristig (Ersatzvariante zu Nr. ...)

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Wir kommen wieder zu einer Ortsumfahrung. Diesmal geht es ums Zürcher Unterland in Dielsdorf. Dielsdorf ist von starkem Durchgangsverkehr betroffen. Die Wehtalerstrasse trägt den Verkehr ins besagte Wehtal, in den Aargau und den süddeutschen Raum. Sie teilt den Bezirkshauptort entzwei und verhindert eine attraktive Kerngestaltung. Die räumlichen Verhältnisse lassen Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs nicht zu, so dass die Sonnen-Kreuzung regelmässig zu langen Kolonnen im Ortskern führt. Die Linienführung am südöstlichen Siedlungsrand macht Sinn. Auch führt sie an den neu entstandenen Einkaufszentren vorbei. Die Einkaufsmöglichkeiten liegen damit auf der Durchgangsachse. Nebst dem Durchgangsverkehr wird somit Dielsdorf auch vom Einkaufsverkehr der Konsumenten aus dem nördlichen Bezirksteil entlastet. Mit dem Regierungsratsbeschluss 938/2012 beantragt der Regierungsrat, die Umfahrung wieder in den Richtplan aufzunehmen. Im Gegensatz zur gestern diskutierten Umfahrung Fällanden steht die Gemeinde hinter dem Vorhaben. Das geschlossene Einstehen des Dielsdorfer Gemeinderates für die Umfahrung ist ernst zu nehmen. Ich bitte Sie deshalb, dem Minderheitsantrag zu folgen. Danke.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Der Regierungsrat hatte beantragt, die Umfahrung Dielsdorf–Sünikon aus dem Richtplan zu streichen, deshalb trägt sie auch keine Objektnummer. Im Laufe der Beratungen stellte sich heraus, dass es sich dabei um einen redaktionellen Irrtum gehandelt hatte. Der Regierungsrat beantragte deshalb nachträglich, das Objekt trotzdem im Richtplan zu belassen. Es liegt ziemlich genau dort, wo auf der Karte das Objekt Nummer 38, Äussere Nordum-

fahrung, Teil West, unterirdisch eingetragen ist. Aufgrund der ausserordentlich guten Dossier- und Ortskenntnisse, die kommissionsintern zur Situation in Niedersteinmaur zur Verfügung standen, konnte sich die KEVU ein sehr detailliertes Bild machen. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung des Amtes für Verkehr ergab, dass die Strasse in absehbarer Zeit nicht benötigt wird. Da sie aber die einzige Möglichkeit zur Entlastung des Dorfzentrums Dielsdorf vom Verkehr zwischen Glattal und Wehntal darstellt, will der Regierungsrat im Sinne einer Trasseesicherung am Eintrag festhalten. Diese Haltung wird auch vom Gemeinderat Dielsdorf geteilt. Die Mehrheit der KEVU will das Objekt nicht erneut in den Richtplan aufnehmen. Es zerschneidet mit den notwendigen Dämmen und Lärmschutzmassnahmen das Siedlungsgebiet in Niedersteinmaur und kostet circa 10 Hektaren Kulturland. Die Minderheit will den Eintrag im Richtplan behalten. Namens der KEVU beantrage ich Ihnen, die Umfahrung Dielsdorf–Sünikon nicht aufzunehmen respektive aus dem heutigen Verkehrsrichtplan zu streichen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Wie eingangs zu diesem Kapitel erwähnt, handelt es sich bei diesem Objekt um eine Planungsleiche aus der Mitte des letzten Jahrhunderts. Geplant war damals eine Hochleistungsstrasse durch das Wehntal, welche als Wurmfortsatz ab dem Pfaffenrank, also von der Stelle, wo der Strich ausgezogen ist, nach Schöfflisdorf bis zur Neeracherstrasse hinter der Gewerbezone von Dielsdorf in den Richtplan Eingang fand. Erst auf meine Intervention hin war das Amt für Verkehr bereit, die aktuellste Machbarkeitsstudie der Kommission vorzulegen, eine Machbarkeitsstudie, welche dazu führte, dass die Planung an der Umfahrungsstrasse in dieser Art und Weise eingestellt wurde. Liebe CVP, die Begründung war «Elektronik vor Beton». Das reicht hier. Die Begründung, warum man es wieder reingenommen hat, lautete dann: Falls das Wehntal doch noch weiter wachsen und der Verkehr zunehmen würde. Nun, wir haben im Raumordnungskonzept bestimmt, dass dort kein Wachstum stattfinden soll. Wir waren auch konsequent und haben den Begehrlichkeiten dieser Gemeinden nicht nachgegeben. Dort wurde kein zusätzliches Land eingezont. Es ist nicht so, dass der Gemeinderat Steinmaur die Probleme von Dielsdorf nicht sieht. Es ist aber völlig klar, dass auch in der Variante, die in dieser Machbarkeitsstudie steht, die Umfahrungsstrasse erst nach Sünikon starten würde und nicht am

Pfaffenrank. Also nicht einmal diese Korrektur hat der Regierungsrat vorgenommen. Er hat einfach eine Planungsleiche aus den Sechzigerjahren hervorgeholt.

Nun, das Thema «Raumsicherung», da kann ich mir gut vorstellen, dass das ein Thema wäre, nur: Das gesamte Trassee bis auf drei Häuser gehört bereits schon dem Kanton. Was, bitte sehr, wollen Sie sich da noch zusätzlich sichern? Das gesamte Trassee wurde bei der Güterzusammenlegung dem Kanton zugeteilt, damals in Vorbereitung dieser Hochleistungsstrasse. Wenn Sie jetzt diesen Antrag ablehnen, dann ermöglichen Sie zwei Familien, die ausgangs Sünikon wohnen – das Trassee ist auf den Zentimeter genau im Grundbuch eingetragen –, Sie ermöglichen es, diese zwei Familien, die jetzt seit bald 50 Jahren unter diesem Damoklesschwert stehen, zu entlasten. Ich habe heute Morgen noch einmal nachgefragt, das eine Haus ist rund 100-jährig, vor 40 Jahren umgebaut, und beim anderen Haus handelt es sich um das ehemalige Bahnwärterhäuschen, Gebäude, die längst vor jeder Bau- und Zonenordnung gebaut wurden. Diesen beiden Familien können Sie eine Entlastung machen. Dort kommt nie eine Strasse hin. Falls Sie das Trassee weiter unten sichern wollen, dann ist es bereits schon gesichert, da es dem Kanton gehört.

Noch etwas zur Gemeinde Dielsdorf: Solange natürlich die Gemeinde Dielsdorf mit dem Kanton Lichtsignalanlagen auf dem Gemeindegebiet von Steinmaur plant, ohne die Gemeinde Steinmaur zu orientieren, können Sie sich vorstellen, dass die Kommunikation etwas erschwert ist. Wir sind von Steinmaur aus durchaus bereit, Hand zu bieten, aber dann sollte, bitte sehr, auch das Gespräch stattfinden. Auch beim letzten Brief – ich habe ihn dem Gemeinderat zugestellt – hat man sich einmal mehr vor den Kopf gestossen gefühlt. Natürlich sind die Dielsdorfer damit einverstanden, die Umfahrungsstrasse findet ja auch nicht in Dielsdorf statt, sondern auf dem Gemeindegebiet von Steinmaur.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Wie immer in unserer Entscheidungsfindung macht die EDU eine sachliche Abwägung der Argumente und wird die Umfahrung aus folgenden Gründen ablehnen:

Erstens: Der Regierungsrat hatte ursprünglich in dieser Richtplan-Vorlage die Umfahrung Dielsdorf–Sünikon gestrichen, unter anderem, weil das Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend ist und die Um-

fahrungsstrasse auf dem Gemeindegebiet von Steinmaur erhebliche Belastung verursachen würde. Zweitens: Die Steimaurer, Bachser und süddeutschen Grenzgänger würden aus topografischen Gründen keinen direkten Anschluss an die Umfahrungsstrasse erhalten und müssten weiterhin durch Dielsdorf fahren. Dies zeigt, wie unsinnig das Umfahrungsprojekt ist. Drittens: Das Hauptargument gegen eine Umfahrung ist jedoch seine fehlende Realisierbarkeit, denn die Gemeinde Dielsdorf hat die Umfahrung selber ins Abseits gestellt. Denn seit 20 Jahren wurden am Trasse der geplanten Umfahrung Wohnüberbauungen und Industrie angesiedelt. Seit nun mit Coop und Migros noch eine Einkaufsmeile entstanden ist, ist die Strasse in der Hauptverkehrszeit völlig überlastet. Das Ironische an diesem Antrag ist, dass der Stau sich in erster Linie nicht im Zentrum von Dielsdorf, sondern auf der geplanten Umfahrungsstrasse bildet. Viertens: Selbst der SVP-Präsident der Planungsgruppe Furttal sagt, dass eine Umfahrung aus seiner Sicht keine gute Lösung ist. Fünftens: Dass 487 Einwendungen gegen diesen Richtplan-Eintrag eingereicht wurden, ist ein weiteres Indiz dafür, wie unsinnig dieses Projekt wäre. Fazit: Dieser Richtplan-Eintrag ist jetzt schon eine Planungsleiche, die nicht bloss im Koma liegt, sondern bei der jede Wiederbelebung zwecklos ist. Lehnen Sie mit uns diesen Minderheitsantrag ab.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Ich nehme das Stichwort «Planungsleiche» auf, ich würde auch sagen: Hier kann man schon planen, aber nicht jetzt, sondern im nächsten Richtplan, denn es ist alles viel zu stark vorgezogen. Von daher, Sie sehen ja selber diese Verkehrsführung beim rechten Pfeil (*Grossleinwand*). Ich kenne sie sehr gut, weil ich im Nachbardorf oder in der Nachbarstadt wohne. Christian Lucek hat es ein bisschen dramatisiert, so schlimm ist die Verkehrssituation nicht. Da gibt es im Unterland andere Gebiete, wo man dann schneller reagieren müsste, gerade heute steht wieder ein Beispiel in der Zeitung: Adlikon-West. Von daher ist diese Umfahrung vielleicht mal in Betracht zu ziehen, aber nicht jetzt, sondern vielleicht in 20 Jahren. Dann haben wir gehört, es wird Siedlungsgebiet durchschnitten. Es ist auch bemerkenswert, dass man die S-Bahn massiv ausbaut. Vielleicht braucht man dann diese Strasse gar nicht. Der Zug ist eigentlich noch gar nicht abgefahren und auch nicht angestossen. Ich habe ja den Vorwurf gemacht, dass unser Richtplan hinterherhinkt und dass wir Dinge festhalten, wie den ÖV-Anteil, der schon lange erfüllt ist, 50

Prozent haben wir schon längst. Hier ist es umgekehrt. Hier werden Dinge geplant, die man gar nicht braucht. Und das haben wir auch gesehen, wie sich das Geschäft entwickelt hat. Diese kleine – wie soll ich sagen – Fehlleistung oder dieses Versehen ist ganz typisch. Wenn Robert Brunner sagt – es war übrigens Gerhard Schröder –, dass man, wenn man Visionen hat, zum Psychiater gehen soll: Ich glaube nicht, dass wir im Strassenbau – wir sind ja jetzt bei der letzten Vorlage –, dass wir hier Visionen haben. Es ist eher rückwärtsgewandtes Denken. Bei diesem letzten Beispiel könnte die bürgerliche Mehrheit – ich hoffe, es dreht jetzt ein bisschen – sich den Spruch von Winston Churchill zu Herzen nehmen, der mal gesagt hat: «Ein kluger Mann macht nicht alle Fehler selbst, er gibt auch andern eine Chance.»

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Eine kleine Korrektur zu unserem Lehrer von der Gegenseite (*Marcel Burlet*): Das Zitat ist von Helmut Schmidt und heisst: «Wer Visionen hat, soll zum Arzt gehen» und nicht «soll zum Psychiater gehen», wobei ich mir vorstellen kann, dass gewisse Leute im Hinterkopf den Psychiater anstatt den Arzt haben. Danke.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 83 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Minderheitsantrag 4.42 zuzustimmen.

4.43

Minderheitsantrag Robert Brunner, Marcel Burlet, Andreas Hasler, Ruedi Lais, Roland Munz, Barbara Schaffner, Andreas Wolf:

Abklassierung HVS «Birmensdorf–Hedingen–Affoltern–Mettmenstetten–Knonau»

«Die HVS Birmensdorf–Hedingen–Affoltern–Mettmenstetten–Knonau» ist abzuklassieren (=Verbindungsstrasse im regionalen Richtplan).

Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.): Die A1 ist nun gebaut und seit einigen Jahren in Betrieb. Als Hauptgrund für den Bau dieser Autobahn wurde die Entlastung der hier zur Diskussion stehenden Hauptverkehrsstrasse angeführt, die mitten durch die Dörfer Birmensdorf,

Hedingen, Affoltern und Mettmenstetten führt. Der Verkehr hat erwartungsgemäss tatsächlich abgenommen und es wurden innerhalb der Gemeinden auch verschiedene flankierende Massnahmen ergriffen beziehungsweise gebaut. Nun gilt es auch den letzten Schritt zu vollziehen: Durch die Abnahme des Verkehrs sind die Ortsdurchfahrten nämlich nicht ungefährlicher geworden, sondern eher das Gegenteil. Hunderte, wenn nicht Tausende von Schülerinnen und Schülern müssen diese Strassen täglich queren und es passieren auch immer wieder Unfälle. Enge Stellen verhindern, dass Velostreifen geführt werden. Schon mehrmals wurden Temporeduktionen auf diesen Strassen gefordert und immer wieder mit dem Argument abgewiesen, dass es sich um eine Kantonsstrasse und Hauptverkehrsstrasse handle. Letzteres trifft in keiner Weise zu, denn die Hauptverkehrsstrasse durch das Säuliamt bildet die A1. Die Achse durch die Dörfer ist eine Verbindungsstrasse. Stimmen Sie der Abklassierung zum Schutz der Schülerinnen und Schüler und des Fuss- und Veloverkehrs gemeinsam mit der Fraktion der Grünen zu.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Eine Minderheit der KEVU beantragt Ihnen, nach dem mittlerweile erfolgten Bau der Autobahn N4 im Knonauseramt die parallel verlaufende Kantonsstrasse von einer Hauptverkehrsstrasse in eine regionale Verbindungsstrasse abzuklassieren. Für die Gemeinden bedeutet das finanziell keinen Unterschied. Die Mehrheit hingegen will, dass diese Strasse weiterhin eine Hauptverkehrsstrasse bleibt. Die Parallelachse bleibt wichtig, weil im Knonauseramt nur ein Autobahnanschluss in Affoltern besteht. Ich beantrage Ihnen, dem KEVU-Antrag zu folgen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Die A4 hat für das Knonauseramt eine wesentliche Verkehrsentlastung gebracht und in verschiedenen Dörfern eine Erhöhung der Lebensqualität ermöglicht. Dafür sind wir im Knonauseramt sehr dankbar und wir werden noch dankbarer, wenn der Autobahnzubringer Ottenbach/Obfelden endlich realisiert wird. Die Hauptverkehrsstrasse Birmensdorf–Hedingen–Affoltern–Mettmenstetten–Knonaue hat im Bezirk nach wie vor eine wichtige Funktion. Aus diesem Grund sind wir gegen eine Abklassierung.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Man sollte jeweils einhalten, was man der Bevölkerung verspricht. Wenn jetzt die Autobahn gebaut ist, sollte es eigentlich klar sein, dass man im Prinzip die Dörfer entlastet. Die Bevölkerung hat das verdient. Diese Hauptverkehrsstrasse sollte man beruhigen und das kann man nur, wenn man sie abklassiert. Man kann Tempo reduzieren und so fort. Wir beantragen Ihnen, dem zuzustimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 71 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.43 abzulehnen.

4.2.3 Massnahmen

a) Kanton

4.44

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

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

... insbesondere innerhalb von Wohngebieten. Sie planen und realisieren ...

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Mit diesem Antrag können Sie die Behinderung des Verkehrs verhindern. Wir wollen, dass der Satz «Abklassierungen sind grundsätzlich zur Erreichung der Zielsetzungen vorzunehmen (vgl. 4.2.1)» gestrichen wird, so wie es in der regierungsrätlichen Vorlage vorgesehen ist. Mit diesem eingeschobenen Satz wollen die links-grünen Kreise den motorisierten Individualverkehr innerhalb der Gemeinden behindern. Stimmen Sie deshalb dem Minderheitsantrag zu.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Wenn Ziele gemäss 4.2.1, wie die Steigerung der Siedlungs- und Landschaftsqualität, Umweltvorsorge oder Standortattraktivität, erreicht werden sollen, dann sind nach Meinung der Kommissionsmehrheit auch Abklassierungen vorzunehmen. Auf abklassierten Innerortsstrassen haben die Gemeinden mehr Möglichkeiten der Gestaltung und Beruhigung des

Strassenraums. Der Minderheitsantrag wurde in der Kommission nicht begründet. Ich bitte Sie im Namen der KEVU, dem Mehrheitsantrag zu folgen und den Minderheitsantrag 4.44 abzulehnen.

Roland Munz (SP, Zürich): Bitte lesen Sie, was man hier streichen soll, ich zitiere, Sie sehen es auch selber projiziert: «Abklassierungen sind grundsätzlich zur Erreichung der Zielsetzungen aus Punkt 4.2.1 vorzunehmen.» Mit Ihrem Antrag bewirken Sie auch Folgendes: Abklassierungen sind und bleiben selbstverständlich jederzeit möglich, nur werden sie aber auch geöffnet, wo sie nicht den Grundsätzen zur Zielerreichung gemäss Teilkapitel 4.2 festgelegt sind und diesen Zielerreichungen dienen müssen. Wo hingegen an Objekten Massnahmen zur Zielerreichung nach 4.2.1 nötig sind, bliebe der Kanton, würde dem Antrag Folge geleistet, in der Regel in der Realisierungs- und damit in der Finanzierungspflicht, falls nicht der Grundsatz gelten soll, dass dann abklassiert und damit Verantwortung an die lokalen Autoritäten weitergereicht werden kann. Nun gut, aus kommunaler Sicht: Danke dafür. Wir sind aber hier im Kantonsrat, vielleicht sollten wir uns überlegen, ob es wirklich immer Kantonverantwortlichkeit sein und bleiben muss, für Objekte untergeordneter Wichtigkeit geradezustehen, wenn zur Zielerreichung besser untergeordnete Stufen die Federführung übernehmen. Nicht immer weiss es der Kanton besser. Nicht immer sind die Kantonsfinanzen besser aufgestellt, um vielleicht ein auf regionaler oder kommunaler Stufe geschrumpftes Problem zu lösen. Wenn dann einzelfallweise, ohne klare Leitlinie über Abklassierungen entschieden werden muss, könnte dies willkürlichen Entscheiden die Tür öffnen. Dazu mag sich die SP nicht hergeben. Wir wollen den Grundsatz, dass dort, wo sich zur Erreichung der Ziele gemäss Definition zum Strassenverkehr im Richtplan eine Abklassierung anbietet, diese grundsätzlich – also in der Regel und nicht ausnahmslos, also grundsätzlich – auch erfolgen soll. Wie bei jedem Grundsatz sind begründete Abweichungen denkbar und zulässig. Wir wollen aber am Grundsatz festhalten und stufengerecht entscheiden können. Bitte lehnen Sie darum diesen Minderheitsantrag ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.44 zuzustimmen.

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.3.1 Ziele

4.45

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

2. Absatz, letzter Satz, Fassung gemäss V 4882

Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wird dieser wo erforderlich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr angemessen bevorzugt (vgl. Pt. 4.2.1).

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Die bürgerlichen Parteien unterstützen den Minderheitsantrag und möchten den vorliegenden Satz mit dem Wort «angemessen» ergänzen. Ich bitte Sie, den angemessenen Minderheitsantrag zu unterstützen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Vielleicht erinnern Sie sich jetzt an Ihre Schulzeit, als Sie Textverständnis machen mussten. Was wir von der links-grünen Seite wollen, ist: Wir wollen einen klaren, prägnanten, verbindlichen Richtplan. Wir wollen keine «Wischiwaschi»-Aussagen, wir wollen nicht der Tendenz nach so allgemeine Floskeln, sondern wir wollen wirklich ganz genau formulieren. Und Sie sehen, was da steht, ich kann übrigens zusammenfassen: Wenn Sie für unsere zwei Anträge stimmen, also für den Originaltext – wir lehnen dieses Wischiwaschi-Geformuliere hier ja ab –, wenn Sie die Originalversion nehmen, dann merken Sie, dass es viel stringenter daherkommt, dass man viel bewusster dann diese Sicherstellung der Leistungsfähigkeit machen muss und nicht machen kann. Wenn es nämlich heisst «wo erforderlich», das wissen Sie mit Ihren Sprachkenntnissen, dann ist das im Prinzip ein Freipass, eine Art «Juristenfutter», wir haben auch schon darüber gesprochen. Da kann man dann machen, was man will. Und «angemessen bevorzugt» – es soll einfach heissen «bevorzugt» und dann ist der Fall klar.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.45 zuzustimmen.

b) S-Bahn, Mittel- und Feinverteiler

4.46

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

4. Absatz, Neufassung

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen zu Fuss und mit Velos gut erreichbar sein.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Mit der Formulierung «An den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind geeignete Veloabstellplätze zu erstellen» öffnen wir einen breiten Fächer. Das kam nicht zuletzt auch in der Diskussion in der KEVU zum Ausdruck, indem vonseiten der Regierung respektive der Verwaltung in diesem Zusammenhang gemeint wurde, dass an den Haltestellen von S-Bahnen geeignete Veloabstellplätze bereitzustellen seien. Wenn wir diese Formulierung hier in den Richtplan schreiben, dann wird es auch möglich sein, dass an jenen Orten, wo wenig Veloverkehr ist, dass wir auch dort geeignete Veloabstellplätze zur Verfügung stellen müssen. Nach meiner Meinung könnte dann in jeder Gemeinde grundsätzlich an jeder Haltestelle des öffentlichen Verkehrs auch verlangt werden, dass geeignete Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Meiner Meinung nach schiessen wir hier bei Weitem übers Ziel hinaus und ich beantrage Ihnen, die Formulierung ohne die «geeigneten Veloabstellplätze» in den Richtplan zu schreiben. Mit dieser Haltung vertrete ich auch die bürgerliche Koalition und ich bitte Sie, hier zuzustimmen. Ich danke Ihnen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Unabhängig von der genauen Formulierung dieser Textpassage gilt Paragraph 6 des Personenverkehrsgesetzes. Demnach sind die Gemeinden verpflichtet, Parkieranlagen an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu erstellen, wozu auch Veloabstellanlagen gehören. Die Minderheit der KEVU möchte diese im Richtplan nicht noch einmal festhalten. Die KEVU-Mehrheit hingegen beantragt Ihnen Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates.

Res Marti (Grüne, Zürich): Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen zu Fuss und mit dem Velo gut zu erreichen sein, darin sind wir uns in diesem Saal offenbar einigermassen einig. Was mit den Velos an diesen Haltestellen passiert, darin sind wir uns aber scheinbar nicht einig. Die bürgerlichen Kräfte in diesem Saal scheinen der Meinung, dass diese Velos an den Haltestellen auf mysteriöse Art und Weise einfach verschwinden. Es braucht also an den Haltestellen keine Abstellplätze für Velos, obwohl diese mit den Velos erreichbar sein sollen. Ich weiss nicht, ob Sie alle über ein Hosentashenvelo verfügen, ich auf jeden Fall habe so etwas noch nicht und weiss auch nicht, wo man so etwas beziehen kann. Seien Sie ehrlich, es macht doch keinen Sinn, dass man mit dem Velo an die ÖV-Haltestellen hinfahren können, dort dann aber nicht parkieren können soll. Wenn das so sein soll, dann sollten wir doch zumindest ehrlich sein und auch gleich den ganzen Satz streichen. Es sagt auch niemand, dass man die Kosten dafür nicht auf die Benutzer abwälzen darf, aber dass es diese Abstellplätze braucht, darüber sollten wir uns doch wenigstens einig sein.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Jeder normale Mensch liest doch daraus, dass es wirklich so ist, dass man an den grossen Haltestellen, natürlich bei der S-Bahn, die Velos hinstellt. Ich würde nie bei meiner Haltestelle «Pächterried» das Velo abstellen, das ist ja alles in Fussweg-Distanz. Ich weiss nicht, ich erkenne da wieder eine Tendenz und möchte wieder mal einen Tag lang Velos verteilen im Kantonsrat. Ich habe das Gefühl, dass einige auf der rechten Seite schon lange nicht mehr Velo gefahren sind. Wie können Sie da etwas herauslesen? Ich lese heraus für Ihre Seite, dass Sie im Prinzip immer noch eine Aversion gegen diese Fahrräder haben, die aber eigentlich immer noch eine Zukunftsmobilität sind. Wir wollen ja im Richtplan möglichst viel auf den Velo- und Fussverkehr richten. Wir haben jetzt ein Velokapitel eingestellt. Es sind immer diese kleinen Seitenhiebe, ich verstehe das einfach nicht. Man sollte einfach einmal seine Grundeinstellung ablegen und sagen: Alle Verkehrsträger ergänzen sich da sinnvoll.

Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil): Wenn ich schon zu Fuss zum ÖV gehe und wenn ich mir schon die Mühe gebe, mit dem Velo zum ÖV zu gehen, und meiner Gesundheit etwas Gutes tue und dazu bei-

trage, dass die Krankenkassenprämien eventuell sinken, dann möchte ich wenigstens mein Fahrrad vernünftig am Bahnhof abstellen können. So daneben ist dieser Eintrag nicht und deshalb muss er bleiben.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.46 zuzustimmen.

4.3.2 Karteneinträge

4.47

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

Objekt 10, «Stettbach-Zoo Zürich»

Vorhaben (gemäss V 4882): Neubau Luftseilbahn zur Erschliessung des Zoos Zürich; landschaftliche Eingliederung sicherstellen, vor Inbetriebnahme Parkplatz- und Verkehrsregime im Raum Stettbach für die Anwohnerschaft verträglich ausgestalten

Alex Gantner (FDP, Maur): Dieser Minderheitsantrag fokussiert auf die ganze Parkplatzsituation beim Bahnhof Stettbach und möchte eigentlich den Wortlaut wieder übernehmen, den der Regierungsrat in der ursprünglichen Vorlage auch vorgeschlagen hat. Ich glaube, es ist uns allen bewusst, dieses Projekt ist weit avanciert in der Zwischenzeit. Es war ja einmal eine sehr umstrittene Situation mit dieser zusätzlichen Erschliessung des Zoos mit einer Seilbahn vom Bahnhof Stettbach aus. Das war zuerst so auch in der KEVU, also doch auch ablehnende Voten gemacht worden sind. In der Zwischenzeit aber sind, glaube ich, alle Parteien dafür, dass dies realisiert werden soll. Und es soll auch sicher ein Erlebnis sein, nicht nur den Zoo zu besuchen und die vielen Tiere dort – das ist ja wirklich eine Attraktion auf dem Zürichberg –, es soll auch ein Erlebnis werden, dorthin zu kommen. Wir kennen ja die gegenwärtige Erschliessung des Zoos über die Traminfrastruktur vom Stadtzentrum Zürich hinauf in den Zürichberg. Wir kennen, glaube ich, auch alle die Parkplatzsituation im Umkreis des Zoos, vor allem an Wochenenden, an denen es ziemlich kritisch ist, genügend Parkplätze zu finden. Von dem her ist es schon heute

so, dass der Zoo schon sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr über die Traminfrastruktur erschlossen ist, aber dort oben eben auch Parkplätze existieren.

Nun soll der Zoo ja eben neu auch von Stettbach erschlossen werden und von dem her muss ganz klar berücksichtigt werden, dass nicht alle Besucherinnen und Besucher – und wir wollen ja vor allem auch, dass Leute von weither kommen, von der ganzen Schweiz oder sogar vom angrenzenden Ausland – nur mit dem ÖV über den Stettbach in den Zoo gelangen, sondern auch mit Privatfahrzeugen, vor allem an Wochenenden. Ich möchte daran erinnern, dass es ungefähr drei bis vier Minuten dauert, bis man von der Autobahn Dübendorf beim Stettbach ist. Man fährt da durch Industriequartiere, die ja sehr bekannt sind. Es gibt schon eine Park-and-ride-Anlage beim Bahnhof Stettbach. Diese ist sehr gut frequentiert und eigentlich täglich überbelegt an Werktagen. Und auch an Wochenenden wird diese Park-and-ride-Anlage sehr viel benützt. Aus unserer Sicht kann es nicht sein, dass hier jetzt zwar zugestimmt wird, dass der Zoo zusätzlich mit dieser Seilbahn erschlossen werden soll, aber an der Basisstation sozusagen, wie bei den Skigebieten, gar kein Parkplatz zur Verfügung steht, sondern es gibt einen Teil der Besucherinnen und Besucher mit Kindern, mit Kinderwagen und so weiter, die sehr gerne wohl auch zuerst mit den Fahrzeugen anfahren und dann dieses Erlebnis mit der Seilbahn Richtung Zoo erleben wollen. Von dem her möchte ich Sie hier eindringlich auffordern, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen, damit die Parkplatzsituation dort gewährleistet ist. Es gibt auch private Parkplätze von Unternehmen, die an Wochenenden nicht gebraucht werden. Die sollten möglicherweise auch aufgenommen werden in ein ganzes Parkplatzregime für den Bahnhof Stettbach.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Anders als mein Vorredner das erwähnt hat, sind sich weder die KEVU noch die einzelnen Fraktionen einig, ob die Luftseilbahn Bahnhof Stettbach–Zoo eine gute Sache ist oder nicht, und ich spreche da bezüglich Fraktions-Meinungsdifferenz durchaus auch aus leidvoller eigener Erfahrung. Einig sind wir uns aber alle in der Einschätzung, dass das Vorhaben gemäss dem neuen Seilbahngesetz in der Bewilligungsphase respektive auf dem vorgesehenen Rechtsweg ist und im Rahmen der Richtplan-Revision nicht erneut grundsätzlich behandelt werden soll. Nach Meinung der Kommissionsmehrheit soll hingegen im Text zum

Objekt «Luftseilbahn» klargestellt werden, dass es sich um ein Projekt des öffentlichen Verkehrs handelt. Der Zoo soll mit der Luftseilbahn seinen ÖV-Anteil an den Besuchern markant erhöhen können. Zoobesucher sollen mit den ZVV-Linien zum Bahnhof Stettbach anreisen. Keinesfalls sollen die am Wochenende zahlreich vorhandenen leeren Firmenparkplätze rund um den Bahnhof Stettbach zum Aussenparkplatz des Zoos werden. Mit dem Texthinweis werden die Städte Zürich und Dübendorf verpflichtet, die Parkierung entsprechend zu regeln. Die Minderheit der KEVU will eine Nutzung der privaten Parkplätze rund um den Bahnhof Stettbach für Zoobesucher im Richtplan nicht einschränken. Ich beantrage Ihnen Zustimmung zur Mehrheit.

Stefanie Huber (GLP, Dübendorf): Nachdem der Richtplan-Eintrag zur Zoo-Seilbahn selber nicht mehr zur Debatte steht, heisst das noch lange nicht, dass alle Parteien hinter der Zoo-Seilbahn stehen, lieber Alex Gantner. Das ist eine glatte Lüge. Fragen Sie doch auch mal die bürgerlichen Lokalparteien vor Ort, da tönt es auch anders als hier im Kantonsrat. Ich danke Ihnen, Herr Kommissionspräsident, für die Richtigstellung.

Wir Grünliberalen im Kantonsrat wissen aber, dass es heute keinen Sinn mehr macht, einen Antrag auf Streichung zu stellen. Jetzt geht es darum, für die lokale Bevölkerung eine gute Lösung zu finden, wenn die Seilbahn denn kommt. Mit dem Votum von Alex Gantner werden aber unsere schlimmsten Befürchtungen für die Auswirkungen vor Ort bestätigt. Das stärkt unsere Position, vielen Dank. Es werden eben nicht, wie vom Zoo Zürich immer noch propagiert, alle Besucher, die die Seilbahn nutzen wollen, mit dem ÖV ankommen. Mit der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Formulierung gilt es nun, für die Situation vor Ort langfristig tragbare Lösungen zu finden. Die vorgeschlagene Lösung tut dies. Der Stettbach ist auf der einen Seite vom Industriegebiet Hochbord, auf der anderen Seite von Wohngebieten und letzten Flecken Landwirtschaft umgeben. Wenn wir keine klaren Zeichen setzen, werden die Anwohner neben der Seilbahn, die durch ihren Garten und vor dem Schlafzimmerfenster vorbeischiebt, auch noch die Parkplatzsuchenden erdulden müssen. Am Samstag ist zudem das Hochbordgebiet mit den Einkaufenden überflutet, die Verkehrssituation ist dort heute schon ein Gräuel. Das Verkehrschaos würde deshalb noch einmal verschärft, wenn wir bei den Parkplätzen

nicht von Anfang an klare Verhältnisse schaffen. Vielen Dank für die Ablehnung dieses Minderheitsantrags.

Roland Munz (SP, Zürich): Lieber Kollege Alex Gantner, ja, es soll ein Erlebnis sein. Es soll aber nicht nur für jene Leute ein Erlebnis sein, die du im Fokus hast, nämlich für die per Auto anreisenden Zoobesucherinnen und Zoobesucher, es soll auch ein Nicht-Horror-Erlebnis sein für die Anwohnerinnen und Anwohner, die du wohl komplett übergangen hast in deinen Überlegungen. Denn es ist nicht so, dass einfach alle nur glücklich sind über das Objekt «Zoo-Seilbahn». Ich gestehe, ich habe durchaus grosse Sympathien für die Erschliessung des Zoos mit einer Seilbahn. Allerdings, das vom Zoo aufgelegte Projekt, so wie es zurzeit auch in Prüfung beim Bund ist, geht so nicht, da muss nachgebessert werden. Da braucht es zusätzliche Eingriffe und Beschränkungen. Und das sehen eigentlich auch alle Parteien im Norden der Stadt Zürich so und da ist auch in Dübendorf, der betroffenen Standortgemeinde beim Stettbach, weitgehend Konsens. Denn es ist wesentlich, dass eben keine zusätzlichen Parkierungsmöglichkeiten, die nicht auch allgemeine Park-and-ride-Anlagen sind, geschaffen werden und dass nicht über die blaue Zone hinaus ein Parkplatz-Suchverkehr stattfindet. Es ist wichtig, dass wir verhindern, dass umliegende Parkplätze der Privathaushalte, aber auch der KMU, die übrigens durchaus nicht alle am Wochenende nicht beansprucht werden, dass diese Parkplätze einfach auch noch von den Zoobesucherinnen und Zoobesuchern okkupiert werden. Es ist auch wichtig, zu verhindern, dass wegen der Zooseilbahn vom Zoo Parkierungsanlagen einfach nach Stettbach ausgelagert werden, so sie denn nicht allgemein dem Park and Ride zur Verfügung stehen. Wenn man dergestalt die Befürchtungen und die Ängste und auch die Erfahrungen der Anwohnerinnen und Anwohner in der Region Stettbach einfach ignoriert, wenn man das tut und nicht am von der KEVU eingefügten einschränkenden Passus festhält, dann kann man das hier tun, aber man generiert damit ganz klar Fundamentalopposition von der betroffenen Bevölkerung gegen die Zoo-Seilbahn an sich. Und das könnte dann das gesamte Projekt letztendlich zum Scheitern bringen. Es kann nicht sein, dass der Seilbahn zugestimmt wird, aber die Parkierung eingeschränkt wird, hat Alex Gantner ausgeführt. Vielleicht. Aber ganz sicher kann es nicht sein, dass eine Zoo-Seilbahn gebaut wird, indem man die betroffene Bevölkerung schlicht übergeht. Des-

halb braucht es Einschränkungen dahingehend, wo und wie parkiert werden soll. Deshalb braucht es den Einschub der KEVU, wollen wir nicht auf klaren Ablehnungskurs steuern mit diesem Objekt. Ich danke für die Ablehnung des Minderheitsantrags.

Ornella Ferro (Grüne, Uster): «Dübendorf hat ja sowieso nur Industrie und viel Verkehr, da spielt es keine Rolle, ob die Leute mit dem Zug oder Auto zur neuen Zoo-Seilbahn kommen, im Gegenteil, die können ja in Stettbach parkieren, dort stört es ja nicht.» Das die desillusionierte Aussage eines Dübendorfer Bekannten, zu seiner Meinung zur Zoo-Seilbahn befragt. Und dieser Antrag beweist, dass mein Bekannter mit seiner Aussage richtig liegt, Alex Gantner hat es ja vorhin so schön ausgeführt. Man kann für oder gegen die Seilbahn sein, aber was klar ist: Sie ist ein ÖV-Projekt und sie wird im Richtplan unter dem Kapitel ÖV-Verkehr behandelt, da gibt es nichts zu diskutieren. Und mit ÖV anreisen heisst, man fährt zum Beispiel an den Bahnhof Stettbach. Besucherinnen und Besucher aus der Ostschweiz kommen über Winterthur, haben direkte Verbindungen – die Umsteigezeiten ganz kurz –, steigen in Stettbach aus, zwei, drei Minuten zu Fuss und sind an der Seilbahnstation. Es braucht keine Parkplätze, schon gar keine zusätzlichen, das ist der grosse Vorteil des öffentlichen Verkehrsmittels, und es braucht auch kein Verkehrsregime. Und wir setzen uns ganz sicher auch dafür ein, dass die bestehenden Parkplätze nicht benutzt werden für die Zoo-Seilbahn. Es kann nicht sein, dass man etwas Zusätzliches baut, wie diese Zoo-Seilbahn, unabhängig davon, ob man dafür oder dagegen ist, und dann im gleichen Atemzug wieder den Autoverkehr ausbauen will. Ergänzend ist festzuhalten, dass die Quartiere Stettbach sowie Schwamendingen heute schon durch den Fluglärm sehr belastet sind. Die werden sich ganz sicher auch wehren und nicht einverstanden sein, wenn zusätzliche Verkehrsbelastungen auf sie zukommen. Die Grünen werden diesen Antrag nicht unterstützen.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Hier muss ich eine Korrektur anbringen: Die Zoo-Seilbahn ist kein ÖV-Projekt, sondern ist ein PR-Gag vom Zoo Zürich. Da geht es um einen Event, der geschaffen wird, und nicht um das ÖV-Projekt an und für sich. Denn ein ÖV-Projekt kann es nicht sein, weil die Betriebszeiten ja gar nicht ÖV-kompatibel ausgestaltet sind. Und weiter möchte ich Ihnen mit auf

den Weg geben: Der Bahnhof Stettbach ist nicht geeignet für grosse Familien mit Kinderwagen und Gepäck. Damit man vom unteren Niveau hinaufgelangt, hat es einen kleinen Lift. Das würde ja Stau geben und über die Rolltreppe geht es nicht mit dem Kinderwagen. Also der Bahnhof Stettbach ist ein S-Bahnhof und nicht ein Bahnhof für Züge aus Sankt Gallen oder aus der Innerschweiz. Und dann möchte ich noch darauf hinweisen, dass man genau der Bevölkerung etwas Gutes antut, wenn nicht der Suchverkehr ausgeweitet wird, sondern man zusätzliche private Parkplätze anbieten kann, damit dieser Suchverkehr eben ausbleibt. Das ist im Sinne und Interesse der Anwohner von Stettbach und das ist ja auch das grosse Manko an diesem Projekt, dass es zu wenige Parkplätze hat. An und für sich müsste man dort ein Parkhaus bauen, wenn man schon so ein unsinniges Projekt wie die Zoo-Seilbahn dort plant. Und damit kann ich Ihnen auch sagen, Alex Gantner, dass es sehr viele Leute vor allem in Dübendorf gibt, die diese Zoo-Seilbahn ablehnen, weil diese absolut unnötig und für Stettbach eine Zumutung ist. Ich habe geschlossen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich danke dir für diese klaren Worte. Es gibt doch noch einige hier in diesem Saal, die sich erinnern, wie 2007 diese Zoo-Seilbahn beworben wurde – als gelungene ÖV-Kette. Wir haben damals gesagt: Alles Lüge. Du hast uns bestätigt: Alles Lüge.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.47 zuzustimmen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Im Namen von uns allen gratuliere ich ganz herzlich dem Präsidenten der KPB, Pierre Dalcher, zum heutigen Geburtstag. (*Applaus.*)

Ich mache Sie noch darauf aufmerksam, dass wir heute Nachmittag um 14.00 Uhr beginnen. Besten Dank.

4.48

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

Objekt 11, «Erweiterung «Glatttbahn»

Objekt 11, «Erweiterung Glatttbahn» wird nicht in den Richtplan aufgenommen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wie schon in den Grundsätzen des ZVV moniert, ist eigentlich diese geplante Erweiterung Glatttbahn an falscher Stelle geplant und an falscher Stelle eingetragen. Wir haben das konsequenterweise wie bei den Grundsätzen des ZVV gehalten und an beiden Orten die Streichungsanträge gestellt. Ich bitte Sie zu bedenken, dass, wenn Sie eine Erweiterung der Glatttbahn machen möchten, der andere Ast seitens Dübendorf auch interessant wäre. Wir sind immer überzeugt, dass eine Verlängerung der Glatttbahn nur bis «Industrie Kloten» nicht sinnvoll ist. Wennschon denn schon müssten Sie das weiterziehen bis nach Bassersdorf oder eben dann im Ringbahn-Projekt das entsprechend aufnehmen. Ich bitte Sie also: Bleiben wir konsequent und streichen wir das.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Vor der Behandlung irgendwelcher Anträge im Zusammenhang mit dem Stadtbahnnetz im Glatttal habe ich die KEVU angefragt, ob ich wegen meiner Funktion als Verwaltungsrat der «Verkehrsbetriebe Glatttal AG» in den Ausstand treten müsse. Die Kommission hat die Frage verneint. Es geht ja nur um planerische Festlegungen und nicht um irgendwelche Zuschläge, Kostengutsprachen oder Aufträge. Ich hoffe nun vor allem für meinen Stellvertreter Gerhard Fischer, dass auch Sie mich nicht in den Ausstand schicken. Besten Dank.

Die Erweiterung der Glatttbahn im Raum Dübendorf, Giessen, Flugplatz Dübendorf, Bahnhof Dietlikon wird uns als Teil einer separaten Vorlage namens «Innovationspark Dübendorf/Verlängerung Glatttbahn» gegen Ende Jahr erneut und vertieft beschäftigen. Für Stadtbahn-Projekte gilt das Gleiche wie für alle grossen Infrastruktur-Projekte in den Agglomerationen: Alle Einträge sind vergeblich, wenn sie nicht mit den Agglomerationsprogrammen und anderen Finanzierungsregelungen des Bundes übereinstimmen. Der Bundesrat beantragte am 26. Februar 2014 die Verlängerung der Glatttbahn

vom Flughafen nach Kloten in die Priorität «B» wie Berta einzuteilen. Eine Realisierung bis spätestens 2022 würde damit angepeilt. Der vom Regierungsrat vorgeschlagene Eintrag stimmt somit mit dem Bund überein. Übereinstimmung besteht im Übrigen auch mit der von unserem Rat beschlossenen Strategie 2016 bis 2019 des Zürcher Verkehrsverbundes. Die Mehrheit der Kommission stimmt den Erweiterungen des Stadtbahn-Netzes im Glatttal grundsätzlich zu und freut sich auf die Vorlagen zur Erweiterung im Bereich Dübendorf/Dietlikon. Eine Minderheit der KEVU steht der Erweiterung der Glatttalbahn kritisch gegenüber. Sie bezweifelt im Fall von Kloten, ob genügend Nachfragepotenzial vorhanden ist. Im Fall von Dübendorf handelt es sich um die gleiche Minderheit, die den Militärflugplatz weiterbestehen lassen will. Für diese Funktion ist die Erschliessung durch die Glatttalbahn natürlich nicht notwendig. Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen Zustimmung zum Kommissionsantrag und Ablehnung des Minderheitsantrags 4.48. Ich verweise noch einmal darauf, dass die Erweiterung im Raum Dübendorf/Dietlikon noch in diesem Jahr Gegenstand einer separaten Vorlage sein wird, und bitte Sie deshalb, keine allzu detaillierte Debatte über die Linienführung in diesem Raum zu führen.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Lieber Lorenz Habicher, ich bin geradezu erschüttert über diese – nennen wir es mal – Impertinenz, dass du jetzt schon wieder mit diesem Antrag kommst. Nachdem wir diesen Antrag, den du ja – du hast es selber erwähnt – vor Kurzem gerade bei den ZVV-Grundsätzen gestellt hast und ihr dort so ziemlich allein dagestanden seid, ist es wirklich nicht nötig, dass wir uns hier nochmals über diesen Unsinn unterhalten. Das mittlere Glatttal gehört schweizweit zu den boomendsten Regionen, da sind wir natürlich nicht ganz unglücklich darüber. Mit dem wirtschaftlichen Wachstum kommt es aber unweigerlich zu einem Wachstum an Mobilität und dieses kann keinesfalls noch vermehrt auf der Strasse stattfinden. Wir brauchen diese Verlängerung dringend, damit wir nicht im Verkehrschaos versinken. Gerade Kloten hat in den letzten Jahren die Hausaufgaben gemacht. Die Linienführung ist geplant, die Streitigkeiten deswegen sind behoben. Die Haltestellen stehen virtuell schon in den Köpfen, die Bevölkerung wartet ungeduldig auf den Spatenstich. Die SVP Kloten ist übrigens gar nicht «amused» über deinen Antrag. Für unsere Stadt- und Zentrumsplanung ist die Glatttalbahn

von zentralster Bedeutung. Und jetzt ist natürlich auch klar, dass die Verlängerung von «Industrie Kloten» nach Bassersdorf ebenso erfolgen muss sowie auch die Erweiterung in Dübendorf. Wir sind parat, wir können morgen mit dem Bau beginnen. Bitte lehnen Sie daher diesen rückwärtsgewandten Antrag ab.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Wir haben das Thema bei der ZVV-Strategie ausgiebig diskutiert, eine weitere Diskussion erübrigt sich und der Rest, wie Ruedi Lais gesagt hat, kommt dann sowieso.

Regierungsrat Markus Kägi: Das Objekt Nummer 11, Erweiterung Glatttalbahn, ist auch in der regierungsrätlichen Vorlage 4882 enthalten. Es geht dabei um diejenigen Teile der Glatttalbahn, die vom Kantonsrat bereits mit der Teilrevision Verkehr 2007 in den kantonalen Richtplan aufgenommen wurden, die bisher aber noch realisiert worden sind. Mittelfristig vorgesehen ist eine Verlängerung des nördlichen Astes der Glatttalbahn vom Flughafen über «Kloten Industrie» bis zum Bahnhof Bassersdorf. Ebenfalls mittelfristig vorgesehen ist eine Verlängerung des südlichen Astes von der Station Diessen zum Bahnhof Dübendorf und weiter über das Flugplatz-Areal Dübendorf bis zum Bahnhof Dietlikon. Langfristig wird zudem ein möglicher Zusammenschluss der beiden Äste zwischen Bahnhof Bassersdorf und Bahnhof Dietlikon ins Auge gefasst. Bei den mittelfristig geplanten Verlängerungen ist ein grosses Nachfragepotenzial absehbar. Diese Erweiterungen der Glatttalbahn sind auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms, für das namhafte Beiträge des Bundes zu erwarten sind. Bei einer Streichung aus dem kantonalen Richtplan würden diese Beiträge verloren gehen. Ich bitte Sie, das in Ihre Überlegungen genau miteinzubeziehen. Ich empfehle Ihnen daher, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.48 abzulehnen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Minderheitsantrag 4.49 ist zurückgezogen.

4.49a**Antrag von Josef Wiederkehr:**

Objekt 16, «Limmattalbahn»

Vorhaben: Hochwertige Erschliessungsachse Altstetten–Schlieren–Dietikon–Killwangen (in Koordination mit dem Kt. AG). Die Linienführung der Limmattalbahn ist im engen Dialog mit den betroffenen Gemeinden festzusetzen. Umsetzung...

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die Limmattalbahn ist ein wichtiges Projekt für die zukünftige Entwicklung des gesamten Limmattals. Ohne sie kann das Verkehrsaufkommen der Region zukünftig nicht mehr abgedeckt werden. Entsprechend wichtig ist es, dass wir für dieses Jahrhundert-Bauwerk ein gutes, ja, sogar ein sehr gutes Projekt erhalten; ein Projekt, das die ÖV-Erschliessung stärkt, aber auch den MIV nicht zum Kollabieren bringt. Entsprechend grosse Bedeutung haben deshalb die flankierenden Massnahmen. Ebenso wichtig ist es jedoch, dass das Projekt überzeugt und von der Bevölkerung, den potenziellen zukünftigen Kunden, auch getragen wird: ein Projekt für und nicht gegen die Bevölkerung. Bedauerlicherweise ist dies der Projektleitung bis heute nicht gelungen. So bestehen entlang der gesamten Linienführung grosse Konfliktpunkte, angefangen in Altstetten über Schlieren und Dietikon. Also praktisch bei allen betroffenen Gemeinden auf Zürcher Seite besteht ein grosser Unmut gegenüber dem aktuellen Projekt. In all diesen Gemeinden liegen sogar entsprechend ablehnende Beschlüsse der Exekutive oder der Legislative oder gar beider gegen das aktuelle Projekt vor. Zu lange hat die Projektleitung die Anliegen der Gemeinden ignoriert und die Probleme schön-geredet. Dies hat zu einem Vertrauensverlust geführt. Nun gilt es zu verhindern, dass das Projekt aufgrund dessen grössere Rückschritte erleiden würde. Dies hat zu unserem Antrag geführt, eine Forderung, die eigentlich selbstverständlich sein sollte. Sie soll jedoch nochmals unterstreichen, dass auf die Anliegen der Gemeinden ernsthaft eingegangen werden muss. Insbesondere erwarte ich von der Projektleitung, dass sie Lösungen zu den bestehenden Problemen erarbeitet. Dies würde weit mehr Vertrauen schaffen als das bisherige Vorgehen, bei dem im Vordergrund stand, möglichst viele Probleme zu suchen, um alle alternativen Lösungen zu verhindern. Dieser Schritt würde auch helfen, die nicht wenigen Einsprachen zum Projekt zu reduzie-

ren. Aber auch dies bedingt, dass auf die bestehenden Probleme ernsthaft eingegangen wird. Dies ist weit hilfreicher als PR-Veranstaltungen und Rechtsanwälte. Denn ich bin sicher, eine grosse Mehrheit der Bevölkerung ist für das Projekt «Limmattalbahn» zu gewinnen. Sie erwartet jedoch ein entsprechend ausgereiftes, bevölkerungsverträgliches Projekt. Mit der Unterstützung dieses Antrags kann ein Beitrag geleistet werden, dass die Gemeinden und die Projektleitung im Dialog die bestmögliche Variante für das Jahrhundertprojekt erarbeiten. Das Limmattal wird Ihnen dankbar sein. Aus diesem Grund haben wir Limmattaler auch viel Herzblut vergossen, um einen mehrheitsfähigen Antrag zu erarbeiten.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Ich habe schon etwas Mühe, wenn in letzter Minute ein Antrag eingereicht wird, der geradesogut während der Kommissionsarbeit hätte eingebracht werden können. Noch mehr Mühe habe ich, wenn derselbe Antrag in letzter Sekunde nochmals abgeändert wird und nur den Status quo festlegen will. Die Linienführung der Limmattalbahn wurde in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden ausgearbeitet. Sie konnten sowohl in der Behördendelegation, in der sämtliche Gemeindepräsidenten der Standortgemeinden vertreten sind, wie auch in den Begleitgruppen direkt Einfluss darauf nehmen. Einwände zur im Vorprojekt festgelegten Linienführung waren dabei von den Behördenvertretern nicht zu hören. Umso grösser war dann die Überraschung auf allen Seiten, als die Stadt Dietikon, kaum war das Bauprojekt abgeschlossen, Einsprache gegen die Linienführung erhob. Wenig später folgte dann auch die Stadt Schlieren mit einer Einsprache. Was war passiert? In Schlieren hatte das Spitalquartier im Gemeinderat lobbyiert, in Dietikon die katholische Kirche. Es verwundert mich deshalb auch nicht, dass dieser Antrag von der CVP kommt. Sowohl in Schlieren wie auch in Dietikon werden die engen Platzverhältnisse ums Spital beziehungsweise um den Bahnhof Dietikon als Argumente ins Feld geführt. Dabei wird aber leider immer wieder ausgeblendet, wie wichtig es ist, dass sowohl das Limmattalspital wie auch der Bahnhof Dietikon einen direkten Anschluss an die Limmattalbahn haben. Einverstanden, es ist an beiden Orten nicht unendlich viel Platz vorhanden. Aber das ausgeschriebene Projekt beweist, dass er ausreicht. Und die Fahrgäste müssen nun einmal dort abgeholt werden, wo es sie gibt. Wenn die Limmattalbahn schlussendlich über Flur und Weide fährt,

stört sie zwar niemanden, aber sie nützt dann auch niemandem. Ziel muss sein, dass ein Umstieg vom MIV auf den ÖV und auf den Fuss- und Veloverkehr stattfinden kann. Ziel muss sein, dass die Zentren verkehrlich so entlastet werden, dass sie wieder zum Flanieren und Verweilen einladen. Davon wird auch das lokale Gewerbe profitieren. Wie gesagt lobbyierten das Spitalquartier und die katholische Kirche Dietikon erfolgreich in den Gemeindeparlamenten, sodass in den beiden Städten entsprechende Motionen an den Stadtrat überwiesen wurden. Dass gerade Wahlkampf war, war dem Ganzen sicherlich nicht hinderlich. Schliesslich sprang dann auch noch der Gemeinderat Zürich aufs Pferd auf und überreichte dem Stadtrat eine Motion, welche den Verzicht auf die Verlegung der Tramlinie 2 forderte. Der Zürcher Stadtrat hat ja in der Zwischenzeit einen Marschhalt und einen Dialogprozess angeordnet. Dietikon und Schlieren haben das Plangenehmigungsverfahren genutzt und Einsprache gegen die Linienführung erhoben. Ist diese gerechtfertigt, wird die Limmattalbahn entsprechende Anpassungen vornehmen müssen. Das Ganze ist somit auf dem richtigen Weg und eine Ergänzung des Richtplan-Eintrags deshalb unnötig.

René Gutknecht (GLP, Urdorf): Es steht die Frage im Raum, ob mit diesem Antrag die Limmattalbahn einfach verzögert werden soll. Wir Grünliberalen stehen hinter dem Projekt «Limmattalbahn» und verzichten auf nichtssagende Einträge beim Richtplan. Wie bei allen Projekten sind die Gemeinden selbstverständlich in den demokratischen Entscheid einbezogen, jedoch muss die Planungshoheit beim Kanton bleiben. Das treffendste Argument gegen diesen Minderheitsantrag fand ich in der FDP-Medienmitteilung vom 11. Dezember 2012 zum Spurabbau am Bellevue, ich zitiere: «Die FDP fordert den linksgrünen Stadtrat auf, die Verkehrsinfrastruktur künftig wieder gesamtheitlich und in Zusammenarbeit mit dem Kanton zu planen, statt mit dem Kopf durch die Wand zu rennen.» Die Grünliberalen lehnen diesen Minderheitsantrag ab.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Diesem Antrag könnte man noch zustimmen, wenn damit nicht so viel auf dem Spiel stehen würde. Die Details dazu hat Andreas Wolf aufgezeigt. Ich frage mich, ob die Limmattaler sich bewusst sind, dass sie irgendwann das ganze Projekt infrage stellen und damit aufs Spiel setzen. Damit könnten wir aus

anderen Regionen vielleicht noch leben, gleich vorhin haben wir dem Ausbau der Glattalbahn zugestimmt mit anderen Worten, vielleicht nehmen das die Glatttaler dort dankend entgegen. Oder wir im Oberland würden sehr gern den Doppelspurausbau von Uster nach Wetzikon unterstützen. Also bitte, vergessen Sie solche Anträge, die letztlich wirklich katastrophale Auswirkungen hätten.

Rolf Steiner (SP, Dietikon): Ich schliesse ein bisschen bei Gerhard Fischer an. Es gibt, wenn man die Limmattalbahn wirklich will, unter anderem zwei Probleme zu lösen. Das eine ist, dass die Limmattalbahn schliesslich vom ganzen Zürcher Volk genehmigt werden muss. Eine Zustimmung zu einem Projekt, von dem man denken könnte, das dient nur einer Region und die will es nicht einmal, ist wirklich nicht selbstverständlich. Wir Limmattalerinnen und Limmattaler müssen aufpassen, dass wir nicht in diesen «Rank» geraten. Wir müssen uns für die Limmattalbahn aussprechen und, wenn es irgendwie geht, auch gegen aussen den Eindruck erscheinen lassen, dass es uns ernst ist damit und dass wir nicht Spiegelfechterei betreiben. Und dann ein zweites Problem ist – und dieses spricht Josef Wiederkehr mit diesem Antrag an –, dass es auch in der Region einigermaßen akzeptiert werden muss. Ganz glücklich werden wohl nie alle mit allen Details sein, das ist bei grossen Infrastrukturvorhaben wie diesem fast natürlich. Um diese Konflikte zu lösen, gibt es Wege. Es gibt zum Beispiel das Eisenbahngesetz, das eben anders geht, als wenn man sonst in der Gemeinde etwas baut. In diesem Spannungsfeld sind wir mit der Limmattalbahn. In den Gemeinden gibt es berechtigte Anliegen und es gibt Verfahren, mit diesen Anliegen umzugehen und Lösungen zu finden, manchmal auch gegen das, was diese lokalen Gruppierungen dann finden. Dass das im Dialog geschehen muss, ist eigentlich selbstverständlich und deshalb – das wurde schon mehrfach gesagt – ist auch dieser Eintrag in den Richtplan, die Formulierung, eine Selbstverständlichkeit. Dagegen können wir uns nicht wirklich wehren. Wir stimmen ohne Begeisterung zu.

Andreas Geistlich (FDP, Schlieren): Ich möchte ganz kurz auch noch das Votum von Josef Wiederkehr unterstützen und Ihnen sagen, dass trotz aller unserer Euphorie und Sympathie für die Limmattalbahn betont werden muss, dass die Streckenführung im Dialog mit den Gemeinden erarbeitet werden muss. Nicht wahr, solange die Limmatt-

talbahn auf Kantonsland, das heisst auf Kantonsstrassen, geführt wird, ist das ja alles kein Problem und schön und gut. Führt aber die Bahn dann durch bestehende und jahrzehntelang gewachsene Wohnquartiere, führt sie über Gemeindegebiet und mitten durch Zentren, dann wird es schwieriger. Und es ist gesagt worden, die Einsprachen, die von den Gemeinden gemacht wurden, zeugen davon. Hier ist es einfach so, hier prallen Welten aufeinander, auf der einen Seite die Gemeinden, die jetzt in der Projektierung des Projektes allein dastehen und jede für sich quasi für ihre Anliegen kämpfen muss, und auf der andern Seite das übermächtige Eisenbahngesetz, unter welchem die Limmattalbahn realisiert wird. Dieses ist nicht nur sehr mächtig, es ist auch sehr eigentümerunfreundlich. Deshalb gilt es hier, den Gemeinden wirklich genügend Gehör zu verschaffen, damit am Schluss die Limmattalbahn die Akzeptanz bekommt, die sie braucht, um an der Urne zu reüssieren. Ich danke Ihnen für die Unterstützung dieses Antrags von Josef Wiederkehr.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 119 : 42 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.49 zuzustimmen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Antrag 4.50 ist zurückgezogen.

4.51

Minderheitsantrag Robert Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Andreas Wolf, Orlando Wyss:

Objekt 19, «Uitikon-Waldegg-Ringlikon»

Kein «Vollständiger Ausbau auf Doppelspur»

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Zuerst muss ich das Urheberrecht klären, es liegt bei Lorenz Habicher. Der Antrag begründet sich wie folgt: Wir sehen auch langfristig keinen Bedarf nach dieser Erschliessungsqualität für ein Ausflugsziel. Und zweitens: Sollte es dann doch irgendwann einmal allenfalls eine Doppelspurinsel brauchen, dann findet man im Wald sicher einen Platz und dann kann man an Ort und Stelle einen Eintrag machen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Der Ausbau der SZU-Strecke (Sihltal-Zürich-Üetlibergbahn) Uitikon–Waldegg–Ringlikon ist nicht durch ein konkretes Projekt begründet, sondern durch die systematische Festlegung von zusätzlichen Trassees für Doppelspurinseln auf allen Linien. Sie sollen es auch in ferner Zukunft noch ermöglichen, die Kapazitäten der S-Bahn durch Doppelspurabschnitte auszubauen. Die Mehrheit der KEVU findet diese Vorsorge angebracht und unterstützt den Regierungsantrag. Die Minderheit der KEVU will in jedem Fall den Wald und die Landschaft am Üetliberg schonen und beantragt mit diesem Antrag den Verzicht auf die Trasseesicherung. Ich beantrage Ihnen namens der KEVU, dem Regierungsrat und der Mehrheit zu folgen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

Moritz Spillmann (SP, Ottenbach): Die SP lehnt den Minderheitsantrag der Grünen und der SVP ab. Der Üetliberg als Hausberg von Zürich ist ein äusserst attraktives und beliebtes Naherholungsgebiet und in den Dörfern unterhalb auch ein beliebtes Wohngebiet. Unabhängig von den Auseinandersetzungen und Bauten und Rechtszuständen auf dem Berg selber muss das Gebiet durch gute ÖV-Verbindungen erschlossen sein. Und es ist ja nicht so, dass die Bagger bereits in Startposition sind und auf unsere Abstimmung warten, um dann gleich die Motoren zu starten. Es geht – das haben wir gerade gehört – einzig um die Trasseesicherung in langfristiger Perspektive und nicht um diese Baubewilligung. Wir sollten uns in den Möglichkeiten nicht beschneiden, wie wir auf eine steigende Nachfrage bei der S10 reagieren und entsprechend auch die Möglichkeit eines Doppelspurausbaus offenhalten. Deshalb macht der Richtplan-Eintrag Sinn.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Robert Brunner, Danke für die Blumen. Der Antrag stammte ursprünglich einmal wirklich von mir und ich möchte hier auch noch ein paar Begründungen hinzufügen. Ich bin oft auf dem Üetliberg und ich finde ihn jetzt schon gut erschlossen, Moritz Spillmann. Es braucht hier also nicht weitere Kapazitäten. Ich frage mich, was Sie dann auf dieser Doppelspur veranstalten wollen, wenn Sie auf dem Üetliberg oben eigentlich nicht mehr als heute haben wollen. Es soll ja ein Ausflugsziel sein und es ist ja ein beliebtes Ausflugsziel. Die heutige Kapazität genügt auf der ganzen Linie. Wir haben den ZVV auch gefragt, ob es überhaupt Ausbaupläne gibt,

und die Antwort war ein klares Nein. Man wusste gar nicht, wieso man das ausbauen sollte, und die Begründung wurde jetzt vom Kommissionspräsidenten gegeben. Man hat das einmal bei der Überprüfung der Linienführungen eingetragen, wie man andere Doppelspurreinträge auch vorgenommen hat. Jetzt müssen wir doch zur Sache zurückkommen. Wenn es nicht nötig ist, wenn es schon gut erschlossen ist und der ZVV selbst nicht weiss, wofür man diese Doppelspur irgendwann einmal brauchen sollte, dann kann man sie auch streichen. Und genau das ist eigentlich der Antrag: Wir streichen diese Möglichkeit einer Doppelspur, die es gar nicht braucht. Und damit streichen wir eigentlich nichts anderes als unnötige Einträge in diesem Richtplan. Er wird schlanker, er wird lesbarer und wir haben die Sicherheit, dass da im Üetliberg oben auch ein bisschen der Rummel abgehalten wird, denn mit einem einzigen Trassee und nicht mit einer Doppelspur haben wir auch die Kapazität begrenzt, die auf den Üetliberg hinaufgebracht wird. Sie dürfen sich erinnern, was Sie beim Schutzprojekt gesagt haben, was Sie da alles mit dem Üetliberg vorhaben. Und wenn Sie schon das Schutzprojekt nicht bekommen, das Schutzgebiet, dann sollten Sie doch jetzt hier zustimmen, auch wenn der Antrag von der SVP stammt oder, besser gesagt, von den Grünen.

Regierungsrat Markus Kägi: Der grösste Teil der Strecke der Üetlibergbahn ab Zürich-Triemli bis zur Bergstation Üetliberg ist heute einspurig, und das wird auch in Zukunft so bleiben. Gegenstand des Richtplan-Eintrags ist der vollständige Ausbau auf Doppelspur zwischen den Stationen Uitikon-Waldegg und Ringlikon. Dies betrifft ein kurzes Teilstück der gesamten Strecke, wobei rund die Hälfte dieses Teilstückes bereits doppelspurig ausgebaut ist. Es ist sinnvoll, den Doppelspurausbau auf diesem Teilstück vorzusehen, weil sich dieses genau in der Mitte der Strecke vom Triemli zum Üetliberg befindet. Das Teilstück würde aber nur dann weiter auf Doppelspur ausgebaut, wenn wirklich ein Bedarf dafür besteht. Der Realisierungshorizont ist langfristig. Es dient, wie bereits gesagt wurde, auch zur Trasseesicherung. Ich empfehle Ihnen daher, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.51 abzulehnen.

4.52

Minderheitsantrag Robert Brunner, Andreas Wolf:

Objekt «Horgen Oberdorf–Sihlbrugg–Litti (Ersatzvariante)»

Aufnahme neues Objekt (21b), «Horgen Oberdorf–Sihlbrugg–Litti (Ersatzvariante)», Erschliessungsfunktion: Fernverkehr, NEAT-Zubringer, S-Bahn; Vorhaben: Ausbau der bestehenden Strecke auf durchgehend zwei Spuren (Zimmerbergscheiteltunnel, Albistunnel); Realisierungshorizont: Ersatzvariante, falls Nr. 21 mittelfristig nicht realisierbar.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Seit mittlerweile 20 Jahren warten wir auf den Zimmerbergbasis-Tunnel. Momentan ist ein Bau im Rahmen von FABI (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*) geplant, das heisst, an eine Realisierung ist nicht vor 2030 zu denken. Doch auch dies ist noch lange nicht sicher, kommt doch dieser Ausbauschritt 2018 nochmals vor die eidgenössischen Räte. Falls sich abzeichnet, dass der Zimmerberg-Basistunnel nicht, wie geplant und im Richtplan eingetragen, mittelfristig, sprich in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren, realisiert werden kann, sei dies aus finanziellen oder anderen Gründen, so soll eine Alternativlösung bereitstehen, um diesen Engpass zu beseitigen. Diese Alternativlösung heisst «Ausbau der bestehenden Zimmerberglinie», auch «Zimmerberg light» genannt. Diese wäre zwar vier bis sechs Minuten langsamer als der Basistunnel, jedoch könnte sie die Kapazitätsengpässe im gewünschten Mass beheben, wäre etappierbar und erst noch nur halb so teuer wie der Zimmerberg-Basistunnel. Falls der Zimmerberg-Basistunnel mittelfristig nicht realisierbar wäre, sollten wir eine Alternativlösung haben, die grössere Chancen auf eine Umsetzung hat. Dies ist mit «Zimmerberg light» aufgrund der viel tieferen Kosten gegeben. Bitte unterstützen Sie den Minderheitsantrag der Grünen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Wir haben uns in jüngster Vergangenheit bereits einmal mit dem Variantenstreit am Zimmerberg beschäftigt. Es ging um die Einzelinitiative Schneider, welche die hier vorgeschlagene Variante als Alternative zum Zimmerberg-Basistunnel vorschlug. Sie wurde am 21. Januar 2013 mit 142 zu 42 Stimmen abgelehnt. Die damalige Ratsminderheit ist identisch mit der heutigen Kommissionsminderheit. In der Zwischenzeit

wurden die Projektierungskosten für die Verbindung Thalwil–Zug im Rahmen der FABI-Vorlage bewilligt, womit eine weitere Hürde für die neue Zimmerberglinie genommen wurde. Die KEVU sieht keine Notwendigkeit, eine Ersatzvariante zu planen, sondern setzt darauf, dass der Bund konsequent bleibt und die Hauptvariante am Zimmerberg weiterverfolgt. Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Es war ja schwierig genug, die Verbindung Zimmerberg-Basistunnel ins FABI einzubringen. Jetzt, wo dies gelungen ist, wollen wir diese Verbindung nicht gefährden, indem wir gleich wieder Varianten in den Richtplan einbauen. Im Übrigen würde diese Variante die Kreuzungs- und Kapazitätsprobleme in dieser Region nicht lösen. Wir müssen an der Umsetzung der vorgesehenen Verbindung festhalten und alles daran setzen, dass diese rasch vorangetrieben wird. Eine Ersatzvariante im Richtplan sendet die falschen Signale nach Bern und schwächt unsere Position. Wir lehnen den Minderheitsantrag ab.

Max F. Clerici (FDP, Horgen): Ganz kurze Ergänzungen, das Wesentliche ist gesagt: Man muss eine realistische Alternative bieten und nicht eine planerische Leiche. Die wird hier stattfinden, weil der Zimmerberg-Basistunnel – der jetzige, einspurige – führt durch bewohntes Gebiet, führt durch einen sanierten Tunnel und führt über eine Fachwerkbrücke, die vermutlich denkmalpflegerisch geschützt ist. Es kann nicht sein, dass wir hier eine Doppelspuridee einbringen, die planungstechnisch möglich wäre, in der Ausführung aber sicher nicht möglich sein wird. Wir bitten Sie, auch hier realistisch zu bleiben und den Minderheitsantrag abzulehnen.

Renate Büchi (SP, Richterswil): Die SP-Fraktion wird den Minderheitsantrag ablehnen. Wir sind der Meinung, dass man am Zimmerberg-Basistunnel festhalten soll. Die Zeichen waren schon lange nicht mehr so gut gesetzt für eine Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels, jetzt nach der FABI-Abstimmung auch. Darum macht es aus unserer Sicht absolut keinen Sinn, eine neue Variante einzubringen. Darum lehnen wir den Minderheitsantrag ab. Danke.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 144 : 22 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.52 abzulehnen.

4.53

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

Objekt 26, «Forchbahn»

Streichen «Verlängerung von Zürich-Stadelhofen nach Zürich-HB; mittelfristig»

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Wir beantragen Ihnen mit unserem Minderheitsantrag, auf die Verlängerung der Forchbahn von Bahnhof Stadelhofen zum Hauptbahnhof zu verzichten. Wir nehmen damit auch die Haltung der VBZ (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*) ein, die diese Angelegenheit überprüft hat, ebenso gleicher Meinung ist der ZVV, dass es aus räumlicher Sicht nicht möglich ist, die Forchbahn in diesem Teilstück zu verlängern. Ich möchte dazu nur sagen: Wir haben mit dem Bahnhof Stadelhofen eine sehr gute Anbindung der S-Bahnen auf die Forchbahn und sehen daher ebenfalls nicht ein, warum dieses Teilstück verlängert werden sollte. Ich erinnere Sie daran, dass bei der Debatte zum Richtplan 2007 dieser Antrag hier in diesem Rat gestellt wurde, ohne dass er vorher in der Kommission beraten wurde, und er wurde aufgenommen. Wir beantragen Ihnen heute, dies zu berichtigen und auf die Verlängerung zu verzichten. Ich danke Ihnen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Die Verlängerung der Forchbahn zum Hauptbahnhof erscheint auf der Landkarte als attraktiv und folgerichtig. Der Teufel steckt hier im Detail, wie die Tramstudie 2030 von VBZ und ZVV im Juni 2013 klar festhielt. Wegen der Länge der Forchbahn-Züge von 75 Metern müssten die Haltestellen umgestaltet werden. Am Central erscheint dies fast unmöglich. Die Forchbahn ist ausserdem ganz klar auf Sitzplätze ausgelegt. Im Innenstadt-Bereich hingegen werden die Nachfragesteigerungen grössere Stehplatzbereiche in den Tramzügen erfordern. In der ZVV-Strategie 2016 bis 2019 ist die Verlängerung der Forchbahn kein

Thema. Bis 2013 rechnet die Studie mit einer Nachfragesteigerung im Sektor Forch von 25 Prozent. Zur Weiterentwicklung der Forchbahn wird in dieser Tramstudie 2030 deshalb eine Vertiefungsstudie empfohlen. Solange diese nicht vorliegt, will die Mehrheit der KEVU den Eintrag nicht streichen.

Die Minderheit der Kommission will den Eintrag streichen, weil sie eine Lösung der Probleme als nicht realistisch erachtet. Ich beantrage Ihnen Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates und der Mehrheit und Ablehnung des Antrags 4.53.

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Kommissionspräsident hat fast alles gesagt. Es sind trotzdem noch Wortmeldungen.

Benjamin Schwarzenbach (GLP, Zürich): In der Tat kann ich hier nicht mehr allzu viel hinzufügen, das Wesentliche wurde gesagt. Dieses Anliegen hat mich, ehrlich gesagt, etwas amüsiert, als ich es das erste Mal gehört habe. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist ja grundsätzlich richtig und wichtig, aber wie so oft liegt die Wahrheit im Leben nicht in Übertreibungen, sondern in der Mitte, namentlich bei der GLP (*Heiterkeit*). Wie sich die Forchbahn neben dem Tram-, Auto-, Bus-, Langsam- und Fussgängerverkehr auch noch durch das Limmatquai oder die Bahnhofstrasse quälen soll, ist mir schleierhaft. Und nicht zuletzt ist hierfür gar kein Richtplan-Eintrag nötig, Linienführung ist eine operative Entscheidung des ZVV und kein Infrastrukturprojekt. Die Grünliberalen unterstützen diesen Minderheitsantrag.

Ursina Egli (SP, Stäfa): Die SP lehnt diesen Antrag zur Streichung der Verlängerung der Forchbahn an den Zürcher Hauptbahnhof ab. Wie gesagt, es geht hier um eine Trasseesicherung für eine eventuelle zukünftige Verlängerung und nicht um den unmittelbaren Bau. Wir haben auch gehört, es braucht noch Vertiefungsstudien, ob das dann tatsächlich möglich ist. Im Grundsatz unterstützen wir diese Verlängerung aber weiterhin, denn es geht darum, dass man verkürzte und unkomplizierte Arbeitswege schafft, um den Anreiz zum Umstieg auf den ÖV zu schaffen. Denn dafür kämpfen wir hier in dieser Richtplan-Debatte ganz grundsätzlich, wenn auch, gelinde gesagt, mit mässigem Erfolg. Schliesslich finde ich es auch einen wichtigen Punkt zu erwähnen, dass die Verlängerung der Forchbahn bis an den Haupt-

bahnhof doch eine Entlastung für den Stadelhofen und den Hauptbahnhof zumindest bei den unterirdischen Perrons schaffen würde, da es doch viele Leute gibt, die für diese kurze Strecke Stadelhofen–Hauptbahnhof noch umsteigen müssen. Es ist der SP ein Anliegen, dass man diese Idee trotzdem weiterverfolgt. Danke.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 109 : 58 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.53 zuzustimmen.

4.54

Minderheitsantrag Andreas Hasler, Barbara Schaffner:

Objekt «Direktverbindung Winterthur-Wetzikon»

Aufnahme neues Objekt «Direktverbindung Winterthur–Wetzikon» mit einem neuen, kurzen Teilstück im Raum Effretikon; langfristig – Trasseesicherung.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Effretikon ist der Bahnhof mit den prozentual meisten Umsteigern im Kanton Zürich. Dort steigen noch mehr Leute um als im Hauptbahnhof Zürich. Die meisten von ihnen wechseln den Zug, wenn sie vom Oberland kommen und nach Winterthur wollen, oder umgekehrt. Mit der beantragten neuen Verbindung Winterthur–Wetzikon wird erstens die Überlastung der S-Bahn nach Zürich im Abschnitt Pfäffikon–Effretikon verringert, weil dann all die Leute, die nach Winterthur wollen, nicht mehr in diesem Zug sitzen beziehungsweise eben stehen. Zweitens wird der Bahnhof Effretikon entlastet und drittens den Pendlerinnen und Pendlern auf der Achse Winterthur–Oberland der tägliche Zeitverlust erspart, den sie sich mit der «Umsteigerei» einhandeln. Die neue Verbindung erfolgt aufgrund einer offensichtlichen Nachfrage – und nicht umgekehrt –, es wird nicht eine Nachfrage erzeugt, sondern die ist schon da. Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Eine Minderheit der KEVU beantragt, im Bereich zwischen Rikon und dem Tal der Kempt, Gemeinde Illnau-Effretikon, eine neue Verbindung zwischen Wetzikon und Winterthur oder genauer zwischen Illnau und Kempt-

thal trasseemässig zu sichern. Wer den Verlauf der Höhenkurven in den Zürcher Wäldern einigermaßen kennt, weiss, dass im Riemenholz zwischen Tannholz und der Kläranlage Effretikon eine Höhendifferenz von circa 37 Metern auf einer Distanz von deutlich weniger als einem Kilometer zu überwinden wäre. Ausserdem sind für den ZVV die Verkehrsströme Wetzikon–Winterthur auch langfristig deutlich zu gering für eine neue Direktverbindung. Ich beantrage Ihnen im Namen der grossen Kommissionsmehrheit, den Minderheitsantrag 4.54 abzulehnen.

Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon): Ausnahmsweise sind die Grünen gegen diesen Ausbau des ÖV. Natürlich ist es ein wenig umständlich, wenn man Wetzikon mit der S3 nach Effretikon fahren muss und dort dann nach Winterthur umsteigt. Allerdings ist das Bedürfnis nicht wirklich ausgewiesen, die Pendlerströme sind im Moment, entgegen dem Votum von Andreas Hasler, sehr gering, mindestens vom Abschnitt Wetzikon–Winterthur. Die Pendlerströme sind sehr gering, das hat auch der Kommissionspräsident bestätigt. Der bautechnische Aufwand und die Kosten für diese neue Bahnverbindung Wetzikon–Winterthur wären enorm, da es sich um eine sehr schwierige und anspruchsvolle Topografie handelt. Aufwand und Ertrag stehen in keinem Verhältnis und deshalb lehnen wir diesen Minderheitsantrag ab, weil wir ihn als Wunschbedarf einstufen.

Stefan Hunger (BDP, Mönchaltorf): Der Minderheitsantrag von Andreas Hasler tönt auf den ersten Blick gut und es wäre für alle betroffenen Pendler bequemer, im Zug bis nach Wetzikon sitzen zu bleiben, als in Effretikon umzusteigen. Der Bau einer Direktverbindung ist jedoch aufgrund der engen Platzverhältnisse innerhalb des Baugebietes sehr kostenintensiv und steht – wir haben es bereits gehört – in keinem Verhältnis zu Aufwand und Ertrag. Ich spreche im Namen der Bürgerlichen: Die Bürgerlichen lehnen diesen Minderheitsantrag im Hinblick darauf, das Geld für prioritärere Bahnprojekte einzusetzen, ab.

Karin Maeder (SP, Rüti): Grundsätzlich wäre es doch wunderbar, wenn wir einen Ausbau des ÖV-Systems hätten. Eine direkte Verbindung Winterthur–Wetzikon wäre super, einmal weniger umsteigen

nach einem Theaterbesuch. Realistisch gesehen ist diese direkte Verbindung mit der heutigen respektive geplanten Infrastruktur in nächster Zeit nicht umsetzbar. Ein Ausbau der Strecke Winterthur–Effretikon, die Doppelspur Effretikon–Pfäffikon–Wetzikon, wäre dazu zwingend. Ich kann mir vorstellen, dass hier in diesem Haus in einer nächsten Richtplandebatte erneut darüber gesprochen wird, dann, wenn die erwähnten Infrastrukturausbauten gemacht sind. Bitte bleiben Sie realistisch und lehnen Sie diesen Antrag ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 149 : 17 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.54 abzulehnen.

4.55

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

Objekt 37, «Station Winterthur-Grüze»

Objekt 37, «Station Winterthur-Grüze» wird nicht in den Richtplan aufgenommen.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Mit unserem Minderheitsantrag nehmen wir die Vorbehalte und Bedenken des Zürcher Verkehrsverbundes gegen den Eintrag dieser Station Winterthur-Grüze auf. Die Gründe, die angeführt werden, sind dreierlei: Zum einen ist nach Meinung des ZVV das Fahrgastpotenzial sehr dürftig in dieser Region. Zum andern führen sie fahrplantechnische Gründe an, indem ein zusätzlicher Halt die ganze Fahrt verlangsamt. Und als Drittes ist der ZVV der Meinung, dass die Entflechtung der Doppelspur zweckmässiger vor als in der Stadt Winterthur, also von der Zürcher Seite her stattfinden sollte und nicht in der Stadt Winterthur selber. Wir haben uns diesen Argumenten angeschlossen und beantragen Ihnen, diesen Minderheitsantrag zu genehmigen. Danke.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Das Quartier Neuhegi-Grüze der Stadt Winterthur wird derzeit in knappem Tempo entwickelt. Es wird heute durch die Station Grüze an den Linien Winterthur–Wil und Winterthur–Rüti an seinem westlichen Ende er-

schlossen, durch die Station Hegi an der Strecke Winterthur–Wil an seinem südöstlichen Rand. Im Rahmen einer erst begonnenen intensiveren Diskussion zum Schienenverkehr in der Stadt Winterthur hat die KEVU einen ersten konkreten Entscheid getroffen. Wir beantragen Ihnen, die Station Grüze als Brückenbahnhof in den Richtplan einzutragen. So könnte das grosse Entwicklungsgebiet zusätzlich an die Linie Winterthur–Frauenfeld angeschlossen werden. Dieser Antrag erfolgt mit Zustimmung des Stadtrates Winterthur. Es sei nicht verschwiegen, dass zwischen den beiden Linien Winterthur–Wil und Winterthur–Frauenfeld noch eine grosse Umrichter-Station im Weg ist, deren Verlegung mit Sicherheit grosse Kosten verursachen würde. Weitere Pendenzen bestehen im künftigen S-Bahn-Konzept, wo die derzeit noch eine fehlende Minute für den zusätzlichen Halt in Grüze gesucht wird. Dessen ungeachtet erachtet die Mehrheit der KEVU die Brückenstation Grüze als sehr wichtigen Beitrag zur optimalen Erschliessung von Neuhegi-Grüze und die Schwierigkeiten für überwindbar.

Andreas Daurù (SP, Winterthur): Die Stadt Winterthur wächst weiter. Sie wächst, weil die Stadt Winterthur sehr attraktiv ist. Sie wird auch attraktiv bleiben trotz allen Unkenrufen bezüglich der finanziellen Lage. Es sind in den letzten vergangenen Jahre neue Quartiere entstanden, es werden weitere entstehen, zum Beispiel auf dem Gebiet Neuhegi-Grüze. Um den jetzigen Bahnhof Grüze sollen neue dichte, urbane Quartiere entstehen mit Wohnungen, Büros und Gewerbebetrieben. Ich denke, das Fahrgastpotenzial ist diesbezüglich mehr als gegeben. Der Mehrverkehr soll dort in einem wesentlichen Teil vom ÖV- und Langsamverkehr aufgenommen werden. Entsprechende Schnellrouten-Verbindungen zwischen Neuhegi und der Grüze sind geplant. Integraler Bestandteil ist die Brücke über den Bahnhof Grüze für den Bus. Dafür kommen sogar voraussichtlich 17 Millionen aus dem Agglomerationsfonds des Bundes. Sie sehen, der Bahnhof Grüze wird zu einem neuen Zentrum, zu einem neuen «Hub», ohne Fluglärm notabene, der auch den Hauptbahnhof Winterthur bezüglich Umsteigeströme entsprechend entlasten könnte. Er wird zur Mobilitätsdreh-scheibe mit einer idealen Verknüpfung von Bahn und Bus. Durch den Bau von zwei zusätzlichen Haltekannten an der Strecke Winterthur–Oberwinterthur, wie im Objekt 37 vorgeschlagen, lässt sich das Angebot in Winterthur Grüze im Idealfall verdoppeln. Es gäbe einen

dichterem, regelmässigeren Takt zwischen Winterthur-Grüze und dem Hauptbahnhof Winterthur, einen regelmässigeren Takt und kurze Fahrzeiten nach Zürich. In der Summe ergibt sich durchschnittlich alle siebeneinhalb Minuten eine Fahrgelegenheit auf der Schiene zwischen Winterthur-Grüze und dem Hauptbahnhof, es kommt einer Art Stadtbahn gleich. Hinzu kommen die neuen direkten Fahrmöglichkeiten nach Frauenfeld und Romanshorn sowie nach Seuzach und Stein am Rhein beziehungsweise Bülach. Die Stadt Winterthur setzt im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes hier neue, zukunftsweisende Akzente. Die Möglichkeit, den Bahnhof Grüze entsprechend auszubauen und mit einer Haltestelle «Nord» zu ergänzen, würde diese Planung perfekt ergänzen. Die SP spricht sich gegen den Streichungsantrag aus.

Christoph Ziegler (GLP, Elgg): Der Bahnhof Grüze muss in den Richtplan aufgenommen werden, weil die Entwicklung Winterthurs im Raum Hegi/Grüze rasant vor sich geht. Deshalb ist es wichtig, dass der ÖV möglichst viele Leute aufnehmen und befördern kann. Dem Bahnhof Grüze soll für Winterthur eine vergleichbare Bedeutung zukommen wie dem Bahnhof Stadelhofen für Zürich. Es drängt sich also geradezu auf, den Bahnhof Grüze mit den Haltekanten an der Frauenfelder Linie zu ergänzen. So kann sich dieser Bahnhof, der momentan unter seinen Möglichkeiten operiert und in einen Dornröschenschlaf gefallen ist, zu einem veritablen Stadtbahnhof entwickeln. Schaffen wir jetzt also die planerischen Voraussetzungen für die Realisierbarkeit eines Stadtbahnhofs Grüze. Als Vorstandsmitglied der Regionalplanung Winterthur und Umgebung möchte ich hier auch festhalten, dass die Aufwertung und der Ausbau des Bahnhofs Grüze eine regionale Bedeutung haben. Das Bedürfnis ist ausgewiesen. Im Osten von Winterthur ist eine dynamische Entwicklung im Gange. Die Grünliberalen sind ganz klar der Meinung, dass der Bahnhof Grüze aus diesem Grund in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden muss.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Dieser Antrag ist doch wirklich ein Witz. Da haben wir vor Kurzem zwei kantonale Zentrumsgebiete bestätigt, eines im Zentrum und das andere eben Oberwinterthur-Grüze und jetzt soll der Bahnhof da verbessert werden und wir wollen das nicht beziehungsweise die SVP will das nicht. Der Bahn-

hof besteht, die Überführung wird eh gebaut. Was wir brauchen, sind die zusätzlichen Haltekanten. Also wirklich, gerade gratis ist die Geschichte nicht, aber sehr günstig kommen wir so zu einem wirklich guten Bahnhof. Die Umspannungsanlage ist tatsächlich im Weg, aber dass die an diesem Ort nicht bleiben kann, ist ja wohl klar. Wir können nicht mitten im Zentrumsgebiet eine oberirdische Anlage dieser Grösse so bestehen lassen. Der Bahnhof Grüze ist ein wichtiger Teil des Winterthurer ÖV-Systems der Zukunft, vor allem auch für das Arbeitsplatzgebiet um den Bahnhof Grüze. Und die SVP will nicht mal den Richtplan-Eintrag für so was.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Das Streichen des Objekts 37, Station Grüze, wäre für die FDP ein Schildbürgerstreich. Wir sprechen hier von einer Trasseesicherung für die nächsten 20 bis 25 Jahre. Der öffentliche Verkehr und die Stadt Winterthur werden auch in den nächsten Jahren wachsen. Um dieses Wachstum möglichst umweltverträglich zu gestalten, ist die Entwicklung eines zweiten städtischen Zentrumsgebietes im Bereich des Bahnhofs Winterthur-Grüze geplant und im städtischen Gesamtverkehrskonzept festgehalten. Die Netze des öffentlichen Verkehrs sind auf das neue urbane Zentrum Neuhegi-Grüze ausgerichtet. Zentrales Element ist die ÖV-Hochleistungsachse, das heisst der Ausbau des Bahnhofs Winterthur-Grüze zur Mobilitätsdrehscheibe mit einer idealen Verknüpfung zwischen Bahn und Bus. Konkret geht es ja um die zwei Perrons an der Bahnlinie Winterthur–Frauenfeld. Eben erst haben wir im Rat die ZVV-Strategie beschlossen und ergänzt um das Thema «Massnahmen zur Entlastung des Hauptbahnhofs Winterthur». Wenn wir jetzt den Antrag unterstützen, wäre das ein grober Widerspruch zu dem vom Kantonsrat bereits gefällten Beschluss. Grüze-Nord ist als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs vorgesehen, um auch die Strasse zu entlasten. Es sollen auch nicht mehr alle ÖV-Passagiere mit dem Bus in den Hauptbahnhof fahren und dort noch mehr Belastungen verursachen. Und letztlich weise ich darauf hin, dass der Grosse Gemeinderat von Winterthur kürzlich die entsprechenden Rahmenpläne für die Umgebung der Bahnhöfe Grüze und Hegi auch genehmigt hat. Ein Streichen wäre also auch hier ein Widerspruch. Besten Dank.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Es geht ja nicht um die Streichung des bestehenden Bahnhofs Grüze, sondern es geht um die Nichterwei-

terung, um diese Haltestelle Grüze-Nord. Hanspeter Haug hat die Problematik eigentlich gut ausgeführt: Wir kreieren da einen neuen Flaschenhals. Und wenn Christoph Ziegler das mit dem Bahnhof Stadelhofen vergleicht, dann hat er eigentlich genau den Nagel auf den Kopf getroffen, weil wir nachher dort den genau gleichen Problemfall wie Stadelhofen haben mit der Kreuzung von verschiedenen Linien. Und genau das wird uns nachher die Fahrplanstabilität im Raum Winterthur beeinträchtigen. Und was Sie erreichen wollen, dass man den Bahnhof Winterthur entlastet, genau das wird nicht der Fall sein, weil Sie ein neues Problem schaffen. Man wird aus dem Hauptbahnhof Winterthur nicht mehr ausfahren können Richtung Frauenfeld und Wil, weil Grüze Nord das Ganze verstopft. Und Ruedi Lais hat es auch gesagt: Es fehlen noch mindestens eine bis zwei Minuten in der Fahrplanzeit, damit die Station überhaupt bedient werden kann. Und wenn Sie das alles ausser Acht lassen und einfach einen Eintrag machen, weil Sie sagen «Es wäre ja wunderbar, wenn man von der einen Gleiskante zur anderen Gleiskante laufen könnte», dann ist das ein schönes Vorhaben, aber verkehrspolitisch und verkehrstechnisch eben nicht zielführend. Wir sind der Meinung, dass der bestehende Bahnhof Grüze seine Funktion wahrnehmen kann und es dort keinen zusätzlichen Flaschenhals braucht. Darum bitten wir Sie, unterstützen Sie den Minderheitsantrag. Und in einem nächsten Schritt können Sie sich dann immer noch überlegen, was Sie auf der zweiten Linie dort machen wollen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 112 : 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.55 abzulehnen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Und weil Geburtstag zu haben etwas Schönes ist, erwähne ich jeden einzelnen: Ich gratuliere ganz herzlich im Namen des Parlamentes Silvia Steiner zum heutigen Geburtstag. (*Applaus.*)

4.3.3 Massnahmen

Zu diesem Unterkapitel liegen keine Minderheitsanträge vor.

4.4 Fuss- und Veloverkehr

4.4.1 Ziele

4.56

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

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

Der Fuss- und Veloverkehr stellt im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr einen Teil des Gesamtsystems «Personenverkehr» dar. Ihm ...

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich referiere im Namen der bürgerlichen Parteien und ich referiere nicht nur zu diesem Minderheitsantrag, sondern auch zu den zwei folgenden, 4.57 und 4.58. Wir sind hier im Kapitel «Fuss- und Veloverkehr» bei den Zielen und mussten feststellen, dass eine rechte Debatte entbrannte, auch in der KEVU, bezüglich der Frage, wie der Velo- und Fussverkehr hier bei den Zielen reflektiert werden soll. Es handelt sich unter dem Strich eigentlich um Wortklauberei, die wir ablehnen. Wir möchten von dem her Ihnen beliebt machen, dass wir wieder auf den Originaltext der regierungsrätlichen Vorlage zurückkommen. Es geht beim ersten Minderheitsantrag um den Begriff «wichtig», ob jetzt der Fuss- und Veloverkehr einen wichtigen Teil des Gesamtverkehrs, Personenverkehrs darstellt oder nicht. Ich habe schon in meinem Eintretensvotum ganz klar gesagt, dass es ein Miteinander und ein Füreinander ist und eben nicht ein Gegeneinander. Das ist genau so ein Beispiel, wo wir auch bei den Texten schauen sollten, dass alles ausbalanciert ist. Von dem her sollte aus unserer Sicht auf diesen Begriff und auf diese Wertung, die es ja am Schluss darstellt, nämlich «wichtig», verzichtet werden. Der Fuss- und Veloverkehr ist ein Teil des Gesamtsystems «Personenverkehr», wie es auch die anderen Verkehrsträger sind. Hier diesen Akzent zu setzen, finden wir falsch.

Bei den Distanzen sind wir dafür, dass der Fokus grundsätzlich auf die kurzen Distanzen gelegt werden soll und nicht noch auf die mittleren Distanzen. Es ist so oder so sehr schwierig, uns wohl auch hier zu einigen, was kurze Distanzen sind und was mittlere Distanzen sind. Aber traditionell ist der Velo- und Fussverkehr auf kurze Distanzen ausgerichtet, und das soll aus unserer Sicht auch hier bei den Zielen

so bleiben. Kurze Distanzen können auch – und das unterstützen wir – Distanzen über 5 Kilometer sein. Das können auch 15 und mehr Kilometer sein, das ist für uns immer noch kurz und nicht mittel. Von dem her möchte ich Ihnen beliebt machen, diese Minderheitsanträge, alle drei, zu unterstützen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Ich spreche zu den Minderheitsanträgen 4.56 bis 4.60. Im Gegensatz zum Autoverkehr und zum ÖV fehlten bisher beim Veloverkehr verlässliche, detaillierte Mengenangaben. Deshalb war es auch nicht möglich, Ziele für das Umsteigen von den beiden anderen Verkehrsarten auf das Velo zu formulieren. Auf Antrag der KEVU hat der Regierungsrat nun im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan, KEF 2014 bis 2017, zum ersten Mal einen Indikator für den Veloverkehr festgelegt. Die KEVU ist darüber erfreut. Die Meinungen darüber, wie gross das Umsteigepotenzial für das Velo ist, gehen in der KEVU weit auseinander. Die Mehrheit sieht in ihm im Verbund mit dem ÖV und dem MIV einen wichtigen Teil des Gesamtsystems. Dank dem raschen Aufkommen der E-Bikes dehnt sich der Rayon für das Velo im Alltag nach Meinung der Kommissionsmehrheit von 5 auf 15 Kilometer aus. Wenn auch das E-Bike des KEVU-Präsidenten böseartig als «Atomvelo» verunglimpft wurde, so kann der Sprechende dieses Potenzial doch sehr häufig unter Beweis stellen. Nach dieser technischen Aufrüstung, die sich im Markt rasch durchgesetzt hat, sollten wir uns nun Ziele für einen Velo-Modalsplit setzen. Wir können sie aber nur erreichen, wenn die Velowege in Zukunft schwerpunktmässig nicht mehr in der Region der Sonntagsausflüge, sondern für die Pendler in die urbanen Lohnlandschaften erstellt werden. Dieses Netz soll mit den ÖV-Haltestellen verbunden sein, sodass auch die kombinierte Mobilität ÖV–Velo leichter funktionieren kann.

Die Minderheit der KEVU sieht im Veloverkehr kein nennenswertes Potenzial für eine Entlastung von MIV und ÖV. Sie will mit Minderheitsantrag 4.56 die Einstufung als wichtiger Teil des Gesamtverkehrssystems streichen, ebenso die Erweiterung des Rayons bei den Zielen auf mittlere Distanzen – Minderheitsantrag 4.57, respektive 15 Kilometer, Minderheitsantrag 4.59. Sie teilt das Ziel nicht, dass der Veloverkehr einen immer höheren Anteil am Gesamtverkehr übernehmen soll, Minderheitsantrag 4.58. Der Aspekt des zusammenhängenden und mit dem ÖV-Netz verbundenen Radwegnetzes soll nicht

speziell erwähnt werden und es soll nicht ausdrücklich in die Agglomeration hinausreichen müssen, Minderheitsantrag 4.60

Im Namen der KEVU bitte ich Sie, sämtliche Minderheitsanträge abzulehnen und der Mehrheit zuzustimmen.

Roland Munz (SP, Zürich): Ich spreche zu den beiden Anträgen 4.56 und 4.57, zu 4.58 später. Im Kapitel 1 des Richtplans steht, was auch von keiner Seite bei anderer Gelegenheit, beispielsweise bei Agglomerationsprogrammen, je bestritten wurde. Die Beeinträchtigung der Siedlungen durch Luft- und Lärmbelastungen durch den Verkehr bleibt beträchtlich. Der Fuss- und Veloverkehr und der öffentliche Verkehr als Teile umweltfreundlicher Transportketten gewinnen an Bedeutung. Sie haben auch festgestellt, dass mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses von ÖV und Fuss- und Veloverkehr übernommen werden muss. Wenn ich beispielsweise über 50 Prozent Anteil an einer Unternehmung halte, bin ich wichtiger Anteilseigner, um es auch für die «Vereinigte Rechtspartei» verständlich zu formulieren. Wir dürfen des Weiteren festhalten, dass praktisch alle Nutzenden von MIV, ÖV und Veloverkehr auch zu Fuss verkehren. Auch aus dieser Betrachtung ist der Fuss- und Veloverkehr ein wichtiger Teil des Personenverkehrssystems, ein wichtiger Teil. Selbst die fanatischsten Benzinköpfe schaffen es nicht, diese Tatsache zu leugnen, da können sie ihre Köpfe noch so tief in den Tank stecken. Der Fuss und Veloverkehr, eben der FVV, abgekürzt, ist sehr vielfältig. Selbstverständlich kommt dem Fussverkehr in aller Regel auf kurzen Distanzen eine wichtige Bedeutung zu. Nur auf den Fussverkehr beschränkt, wäre der Antrag 4.57 gar nicht falsch, aber bezogen auf den ganzen FVV ist er falsch. Ein E-Bike kann auch auf kurzen Distanzen bedeutsam sein. Besonders wichtig ist seine Bedeutung aber eben gerade bei Mitteldistanzen. Weil wir hier vom ganzen Fuss- und Veloverkehr in seiner ganzen Breite die Ziele festhalten, muss auch dieser Antrag abgelehnt werden, weil er schlicht falsch ist. Wir stellen fest: Der FVV ist wichtig. Der FVV in seiner Vielfalt hat eine wichtige Bedeutung für kurze und mittlere Distanzen. Die beiden fraglichen Anträge sind darum materiell falsch. Und noch eine Erinnerung an die Adresse der Freisinnigen Parteigruppe: Bei den einleitenden Kapiteln haben Sie betont, wie sehr sie sich doch zur Wichtigkeit des Fuss- und Veloverkehrs bekennen, aber dies sei aus Ihrer Sicht bitte nicht bei den ersten Kapiteln, sondern bei Kapitel 4 festzuhalten. Bitte er-

innern Sie sich an ihre Worte und streichen Sie jetzt nicht die objektiven Bedeutungszumessungen hier im Kapitel 4. Ich bitte überhaupt alle im Rat Anwesenden, diese beiden Anträge unbedingt abzulehnen und der Realität Rechnung zu tragen. Ich danke Ihnen.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Ich rede zu den Anträgen 4.56 bis 4.61, die alle das Kapitel «Ziele zum Fuss- und Veloverkehr» betreffen. Füsse und Velos sind die einzigen Verkehrsmittel, die ohne Fremdenergie auskommen können. Der Fuss- und Veloverkehr produziert entsprechend weder Schadstoffe noch CO₂ noch Lärm. Er ist also nicht nur für den Benutzer selbst, sondern auch für seine Umwelt gesundheitsfördernd. Ziel muss sein, auf kurzen und mittleren Strecken bis 15 Kilometer mit entsprechenden Infrastrukturanpassungen einen Umstieg vom MIV auf den Fuss- und Veloverkehr zu bewirken. Damit werden nicht nur die Strassen entlastet, sondern auch die Lebensqualität und die Sicherheit für alle erhöht. Der Fuss- und Veloverkehr muss in Zukunft entsprechend stark gefördert werden und somit mehr Gewicht erhalten. Dies ist sowohl im ROK wie auch in den Agglomerationsprogrammen festgehalten. Grosse Bauprojekte, wie die Limmattalbahn oder Sanierungen von Staatsstrassen bieten erstklassige Gelegenheiten, entsprechende Massnahmen umzusetzen. Dazu gehören zum Beispiel die Schaffung von durchgehenden Velowegen und Velostreifen, fussgängerfreundliche, möglichst lichtsignallose Strassenübergänge, Tempo-30- und Begegnungszonen, genügend gedeckte und diebstahlsichere Veloabstellplätze an verkehrsintensiven Einrichtungen und öffentlichen Gebäuden et cetera. Zwar hat der Fuss- und Veloverkehr seit der letzten Richtplan-Überarbeitung endlich das ihm zustehende eigene Kapitel. Wenn man dessen Länge jedoch mit derjenigen der vorangehenden Kapitel «MIV» und «ÖV» vergleicht, wird einem schnell bewusst, dass er bei der Planung im Kanton Zürich immer noch eine untergeordnete Rolle spielt. Ein Blick in die Agglomerationsprogramme zeigt, dass dies völlig zu Unrecht so ist, wird doch aktuell fast ein Drittel der Verkehrswege im Kanton Zürich zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Ziel ist es gemäss Agglomerationsprogrammen, den Anteil von Fuss- und Veloverkehr weiter zu erhöhen. Dazu soll er aktiv gefördert werden. Das Velonetz soll verdichtet und zu attraktiven Freizeit-, Alltags- und Schnellrouten kombiniert werden. Zugegeben, ein Grossteil der entsprechenden Massnahmen wird auf regionaler Ebene umgesetzt.

Trotzdem müsste man dem Fuss- und Veloverkehr aber auch auf kantonaler Ebene mehr Wichtigkeit zukommen lassen, zumal er bei der Erreichung der gesetzten energiepolitischen Ziele durchaus massgebend sein könnte. Die KEVU hat entsprechende sprachliche Änderungen am Richtplan-Entwurf vorgenommen, wir haben es gehört. Zudem hat sie den Boom im Elektrovelobereich berücksichtigt und entsprechend den Aktionsradius für den Veloverkehr angepasst. Schlussendlich sollen die Lücken im Veloroutennetz endlich geschlossen und die Anschlüsse an den ÖV verbessert werden. Was SVP und FDP unter Veloförderung verstehen, zeigen sie einmal mehr mit ihren Minderheitsanträgen, welche diese Anpassungen ablehnen. Ich bitte Sie, vor allem aber die sogenannten Mitteparteien, den Fuss- und Veloverkehr zu stärken und diese Minderheitsanträge abzulehnen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Ich spreche auch zu allen Minderheitsanträgen gesamthaft und kann das Votum des KEVU-Präsidenten nur unterstützen. Das Velo und der Veloverkehr ändern sich mit dem Aufkommen der E-Bikes rasant, viel schneller als die Arbeiten an den Formulierungen des Richtplans. Die neusten E-Bikes sind ein äusserst attraktives Fortbewegungsmittel, falls dann eben die entsprechende Infrastruktur vorhanden ist. Dieser Entwicklung wollen wir entgegenkommen und mit der Ablehnung der Minderheitsanträge den Richtplan zukunftstauglich machen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.56 zuzustimmen.

4.57

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

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

Ihm kommt bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr eine Bedeutung zu.

Ratspräsident Bruno Walliser: Ich gehe davon aus, dass hier alles gesagt ist. Das ist der Fall.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.57 zuzustimmen.

4.58

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

1. Absatz, 3. Satz, Streichung (Fassung gemäss V 4882)

... Bedeutung zu. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist ...

Ratspräsident Bruno Walliser: Ich gehe davon aus, dass auch hier alles gesagt ist. Das ist der Fall.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 4.58 zuzustimmen.

4.59

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

1. Absatz, 5. Satz, Fassung gemäss V 4882

Die Stärken liegen beim Fussverkehr bei Distanzen unter einem Kilometer und beim Veloverkehr unter fünf Kilometern.

Konrad Langhart (SVP, Oberstammheim): Wir sprechen hier tatsächlich vom Alltagsverkehr und nicht von einem Wochenendausflug bei schönem Wetter. Die Stärken beim Veloverkehr liegen in der Praxis bestimmt nicht bei Distanzen bis 15 Kilometer, schon gar nicht im Winter. Bei Wind und Regen ist diese Distanz selbst bei E-Bikes bei diesen Bedingungen wenig realistisch. Und wenn Waren transportiert werden müssen, ist das Velo selbst bei kurzen Distanzen wohl nicht erste Wahl, auch wenn mir da Transportunternehmer Roland Munz

widersprechen wird (*Heiterkeit*). Zahlen des Mikrozensus «Mobilität und Verkehr» von 2010 belegen denn auch, dass 70 Prozent der Fahrten kürzer als zwei Kilometer und 90 Prozent der Fahrten kürzer als fünf Kilometer sind, also genau die Zahl, die die Regierung hier ursprünglich und richtigerweise beantragte. Es ist doch völlig nebulös, was man mit der Zahl «15 Kilometer» eigentlich auslösen will. Wir beantragen dem Rat, hier die realistischen fünf Kilometer wieder einzuschreiben, alles andere ist Wunschdenken.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Ich möchte Ihnen eben beweisen, dass es realistisch ist, wenn man selber Velo fährt – und gleichzeitig dem Kantonsratspräsidenten, dass ich rechnen kann. Die neusten Zahlen zeigen ja, dass der ÖV- und MIV-Pendler rund 40 Minuten unterwegs ist. Das fordere ich natürlich nicht vom Velofahrer, das ist klar. Wer will schon 40 Minuten, das sind nur die Freaks. Aber wenn ich jetzt mein eigenes Beispiel mache: Ich habe 2,5 Kilometer auf dem Velo, ich schaffe das in sieben Minuten, ich fahre wirklich nicht schnell, es hat auch noch Kreuzungen und Unterführungen auf dem Weg. Wenn ich das weiterrechne, 20 Minuten Velo, dann komme ich ja jetzt schon praktisch auf sieben Kilometer, 20 Minuten Velo fahren. Das ist ja ein Problem, von daher ist es eben illusorisch, das auf fünf Kilometer zu beschränken. Ja gut, es gibt dann noch die «Atomtöffli», das haben wir gehört. Wenn Sie jetzt die E-Bikes fördern wollen, ist das sowieso eine falsche Kilometerzahl und, möchte ich Ihnen hier sagen, bei den gewöhnlichen Velos ebenso. Wir müssen es ja nicht wie Alain Berset in der Sozialpolitik machen, der einmal gesagt hat «Vollgas geben und dann beschleunigen». Wir wollen nur beschleunigen. Wir finden einfach, dass diese fünf Kilometer absolut eine zu kurze Distanz sind. Und wenn wir schreiben «unter 15 Kilometern» ist das im Prinzip auch immer noch möglich, also von daher gibt es zu sagen, dass wir das nicht unnötigerweise einschränken wollen, vor allem weil die Velos eben schneller werden, wenn man sich da hilft mit Elektroantrieb. Darum sage ich Ihnen: Lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab.

Res Marti (Grüne, Zürich): Ich habe kein «Atomvelo» (*E-Bike*), aber ich wohne in Albisrieden, das ist etwa sieben Kilometer vom Rathaus entfernt. Ich kann Ihnen garantieren: Ich bin am schnellsten im Rat-

haus, schneller als Lorenz Habicher, wenn er das Tram nimmt, und erst recht, wenn er das Auto nimmt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 114 : 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.59 abzulehnen.

4.60

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

2. Absatz, Streichung 2. Satz (Fassung gemäss V 4882)

... *angewiesen.*

Konrad Langhart (SVP, Oberstammheim): Ich spreche zu den Anträgen 4.60 und 4.61 und im Namen der bürgerlichen Parteien. Ein zusammenhängendes und durchgehendes Velonetz ist nur in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften anzustreben. Eine Ausweitung auf das ganze Kantonsgebiet ist unverhältnismässig, zu teuer und führt zu unnötigem Landverschleiss. Im übrigen Gebiet ist der Anteil des Veloverkehrs verschwindend klein und das wird sich auch mit zusätzlichen Velowegen nicht ändern. Hier müssen sofort weite Distanzen zurückgelegt werden. Auch ist die Topografie in vielen Gebieten ungeeignet für einen Ausbau des Netzes. Radwege können in ländlichen Gebieten ausnahmsweise durchaus Sinn machen, wenn zum Beispiel überkommunale Schulwege bestehen. Die Prioritäten sollen aber eindeutig im bevölkerungsreichen Norden mit kurzen Distanzen gesetzt werden. Ich bitte Sie, den beiden Anträgen 4.60 und 4.61 zuzustimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 83 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.60 abzulehnen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Ich merke es, Sie gönnen mir keinen Stichentscheid.

4.61

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

2. Absatz, neuer 2. Satz

... angewiesen. Insbesondere in den Stadtlandschaften und in der urbanen Wohnlandschaft ist ein zusammenhängendes und durchgängiges Velowegnetz anzustreben.

Ratspräsident Bruno Walliser: Das Wort zu diesem Minderheitsantrag wird nicht mehr gewünscht.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.61 abzulehnen.

4.4.2 Karteneinträge

4.62

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

Abb. 4.3 gemäss V 4882

Keine Verbindung der regionalen Radroute im Reppischtal mit derjenigen von Regensdorf zum Rhein.

Konrad Langhart (SVP, Oberstammheim): Radwege gehören grundsätzlich in die regionalen Richtpläne. Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz ist es Aufgabe der Regionen, regionale Radwege festzulegen. Es besteht kein Bedarf, den Detaillierungsgrad auf kantonaler Ebene zu erhöhen. Auf Stufe Kanton soll man sich auf die überregionalen Verbindungen beschränken. Ich bitte Sie, diesem Antrag gemäss der ursprünglichen Version der Regierung zuzustimmen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Kantonale Radwegrouten sind nur ausnahmsweise im kantonalen Verkehrsrichtplan eingetragen, nämlich wenn sie Teil von nationalen oder gar internationalen Fernrouten sind. Man stützt sich dabei auf die privaten Orga-

nisationen «Schweiz mobil» und «Veloland Schweiz». Alle anderen kantonal wichtigen Radwege sind in den regionalen Verkehrsrichtplänen verankert. Deshalb ergänzte die KEVU-Mehrheit den Regierungsantrag nur mit einer einzigen neuen Verbindung zwischen Reppischtal und Furttal. Diese zusätzliche Verbindung lehnt die Minderheit mit Antrag 4.62 ab. Ich beantrage Ihnen Zustimmung zum Kommissionsantrag.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Bisher existiert im regionalen Radroutennetz westlich der Stadt Zürich keine durchgehende Nord-Süd-Verbindung. Die KEVU hat diese Lücke im Radroutennetz erkannt und die Route aus dem Reppischtal mit derjenigen von Regensdorf zum Rhein verbunden, sprich eine Verbindung aus dem Limmattal nach Regensdorf eingetragen. Zugegeben, die Lückenschliessung ist baulich eine Herausforderung, aber es gibt genügend Lösungsvorschläge. Und die Ergänzung entspricht dem Ziel der Agglomerationsprogramme, das Velonetz zu ergänzen und zu verdichten. Die Lückenschliessung ist nicht nur für den Freizeitverkehr ein Gewinn, sondern auch für den Alltagsverkehr, ist doch aktuell die Fahrt mit dem Velo von Dietikon über Weiningen nach Regensdorf – oder umgekehrt – abschnittsweise ein ziemlich gefährliches Unterfangen. Kein Wunder, wird dieser Abschnitt nicht nur von Familien gemieden. Dabei wäre gerade diese Strecke Regensdorf–Dietikon für Pendler zeitlich eine interessante Velostrecke. Mit dem Velo dauert die acht Kilometer lange Fahrt nämlich etwa eine halbe Stunde, mit dem ÖV mangels direkter Busverbindung zwischen 32 und 42 Minuten. Stimmen Sie für eine durchgehende Veloroute, lehnen Sie den Minderheitsantrag ab.

Moritz Spillmann (SP, Ottenbach): Wir haben eben festgesetzt, dass ein zusammenhängendes und durchgängiges Velonetz mit Anschluss an den ÖV zu fördern ist. Die Verbindung des Radweges entlang der Reppisch mit dem Radweg von Regensdorf an den Rhein entspricht auch einer solchen Konkretisierung dieser Vorgabe. Diese neue Verbindung ist sowohl für den Alltagsverkehr attraktiver wie auch für die schönen Frühlings- und Sommertage. Und es schadet dem Kanton sicher auch nicht, wenn die Regensdorfer die Beschaulichkeit der Reppisch geniessen dürfen und umgekehrt die Säuliämtler erfahren,

dass der Gubrist nicht nur ein Tunnel, sondern auch ein Hügel ist. Velofahren bildet, aber nur, wenn die Wege vernetzt sind.

Ratspräsident Bruno Walliser: Das Wort aus dem Rat wird weiter nicht gewünscht. Das Schlusswort vor dem Mittagessen hat Regierungsrat Markus Kägi.

Regierungsrat Markus Kägi: In der Abbildung 4.3 ist das auf Bundesebene nach einheitlichen Kriterien festgelegte Netz der kantonsübergreifenden bedeutenden Fusswege und Velorouten festgehalten. Dabei handelt es sich um eine Vorgabe an die Regionen. Für die konkrete Planung der Fuss- und Veloverbindungen sind die regionalen Planungsträger zuständig – die regionalen Planungsträger. Es wäre nicht zweckmässig, nun einzelfallweise weitere Verbindungen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Das ist auch gar nicht notwendig, weil die Regionen, wie ich bereits gesagt habe, ein dichtes Netz von Veloverbindungen in den regionalen Richtplänen bezeichnet haben und dieses gemäss den regionalen Bedürfnissen laufend weiterentwickeln. Ich empfehle Ihnen daher, dem Minderheitsantrag zuzustimmen, und wünsche Ihnen gleichzeitig «en Guete».

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 113 : 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 4.62 abzulehnen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Nach dieser Abstimmung schliesse ich die Morgensitzung. Wir beginnen wieder um 14.00 Uhr. Ich setze die Abstimmungen bis Punkt 14.30 Uhr aus.

Die Beratung wird unterbrochen. Fortsetzung an der Nachmittagssitzung.

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.00 Uhr statt.

Zürich, den 14. März 2014

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 14.
April 2014.