



**192. Sitzung, Freitag, 26. Januar 2007, 19.45 Uhr**

Vorsitz: *Hartmut Attenhofer (SP, Zürich)*

**6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)**

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

2006, **4222a** (*Fortsetzung der Beratungen*)..... Seite 13608

## **6. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsrichtplan)**

Antrag des Regierungsrates vom 17. November 2004 und geänderter Antrag vom 2. November 2006 **4222a** (*Fortsetzung der Beratungen*)

Objekt 15, «A4, Knonaueramt, Verzweigung Zürich-West–Kantons-grenze»

***Minderheitsantrag 63 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Die Sihltalstrasse ist zurückzubauen, nicht nur abzuklassieren.*

*Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden):* Wir beantragen Ihnen im Zusammenhang mit Objekt 15, A4 Knonaueramt, dass die Sihlstrasse nicht nur abklassiert wird, wie es in der Vorlage heisst, sondern dass ein Rückbau der Sihlstrasse festgeschrieben wird. Mit der Eröffnung der A4 hat der Durchgangsverkehr auf der Sihltalstrasse nichts mehr zu suchen. Der Kanton selbst geht – die Zahlen wurden anlässlich der Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg präsentiert – von 60 Prozent Verkehrsreduktion im oberen Bereich der Sihltalstrasse und 40 Prozent in Langnau und Gattikon aus. Es handelt sich demnach um eine erhebliche Entlastung. Um diese Verkehrsentslastung dauerhaft zu erhalten, müssen bauliche Massnahmen im Sinn von Rückbau und Umgestaltung getroffen werden: beispielsweise die Reduktion der Fahrbahnquerschnitte, eine Verengung der Kurvenradien, weniger verkehrsgerechte Gestaltung der Knoten entlang der Sihltalstrasse und so weiter. Es geht um neue Nutzungen wie separate Velo-, Skater- und Fussgängerbereiche beziehungsweise Spuren oder Massnahmen zur Verkehrssteuerung.

Im Übrigen steht im unmittelbaren Umfeld der Sihltalstrasse der Sihlwald, der als Naherholungsgebiet für Zürich und die Region immer wichtiger wird. Wir haben das Naturzentrum Sihlwald, wir haben eine Fischotter- und Biberanlage, das Projekt Naturwald Sihlwald et cetera. Es geht darum, mit dem Rückbau hier die Verkehrsreduktion, die erwartet wird, auch wirklich zu sichern – und nicht wie andernorts sich wieder in Schall und Rauch auflösen zu lassen, weil sich der vorhan-

dene Strassenraum mit neuem Verkehr füllt. Es geht um eine höhere Lebensqualität im Sihltal und intensivere Naturerlebnisse in diesem wichtigsten Naherholungsgebiet für die Region Horgen/Zimmerberg und die Stadt Zürich.

Es ist nicht einzusehen, wieso mit dem Rückbau dieser Strasse bis zur Eröffnung eines nie zu bauenden Hirzeltunnels gewartet werden soll. Man kann das tun, wenn die Eröffnung der A4 ins Land kommt.

*Thomas Weibel (GLP, Horgen):* Die Sihltalstrasse soll abklassiert werden, das macht Sinn. Der Minderheitsantrag verlangt, wie wir gehört haben, den Rückbau. Auch das macht Sinn. Wie mein Vorredner gesagt hat, wird mit der Eröffnung der Westumfahrung Zürich und der A4 im Knonaueramt der Verkehrsstrom im Sihltal stark reduziert. Diese Reduktion muss dauerhaft gesichert werden. Dazu ist ein Rückbau notwendig. Ich habe dem Regierungsrat Fragen gestellt über die vorgesehenen flankierenden Massnahmen. Die Antwort wird sicher bestätigen, dass der Rückbau nicht nur sinnvoll, sondern notwendig ist. Stimmen also auch Sie diesem Minderheitsantrag zu.

*Eva Torp (SP, Hedingen):* Auch die SP wird diesem Minderheitsantrag zustimmen. Mit der Inbetriebnahme der A4 werden die Verkehrsströme sich ändern. Mehrfach wurde aufgezeigt – letztmals erwähnt zum Beispiel in der Medienmitteilung der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons vom 23. Januar 2007 –, dass der Verkehr aus der Inner-schweiz Richtung Sihlbrugg markant zurückgehen wird, wobei hauptsächlich das Sihltal profitieren wird. Dies untermauert diesen Minderheitsantrag: Das Sihltal ist nicht nur abzuklassieren, sondern rückzubauen. Damit werten wir diese wunderschöne Landschaft mit dem Projekt Naturlandschaft Sihlwald auf. Unterstützen Sie bitte den Minderheitsantrag.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 63 mit 95 : 59 Stimmen ab.**

Objekt 17, «Umfahrung Bickwil, Obfelden»

***Minderheitsantrag 64 Max Clerici, Carmen Walker Späh:***

*Der Zusatz «Linienführung und Tunnelvariante in Prüfung» ist ersatzlos zu streichen.*

*Max F. Clerici (FDP, Horgen):* Die Umfahrung Bickwil ist Bestandteil der Netzstrategie Knonaueramt. Sie wurde mit dem Kanton Aargau abgestimmt und dient dazu, den Verkehr vom Freiamt/Aargau möglichst siedlungsverträglich an die neue Autostrasse N4 in Affoltern zu führen. Die Ortsdurchfahrt Bickwil ist nicht geeignet, diesen Mehrverkehr zu bewältigen. Aus diesen Überlegungen ist eine baldmöglichste Umfahrung zu realisieren. Die FDP hält an der Variante «Umfahrung» fest und fordert keine Prüfung von Tunnelvarianten. Wir befürchten vielmehr, dass das Geplänkel aus Ratslinken und aus Grünen, welche mit Vehemenz die Prüfung einer Tunnelvariante im Richtplan eintragen wollen, zu weiteren Verzögerungen führt. Es ist für uns unverständlich: Bei jenem Objekt werden Tunnel-Varianten abgelehnt, werden Rückklassierungen gefordert. Nur hier will man weitere Varianten prüfen – bis irgendwann am Sankt-Nimmerleins-Tag. Wir wollen die Ortsdurchfahrt entlasten, und das baldmöglichst. Deshalb bitten wir Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

*John Appenzeller (SVP, Aeugst a.A.):* Stellen Sie sich vor, ich habe das Menu der SP durchschaut! (*Heiterkeit.*) Mit allen Mitteln soll der Individualverkehr verteufelt und verhindert werden. Die SP mutiert nun auch – nebst den Grünen – zur Verhinderungspartei. Mit zig Minderheitsanträgen versucht man den Automobilisten zu vergraulen. Gelingt dies nicht, stützt man – wie hier – natürlich weitere Prüfungen. Und diese dauern bekanntlich, entwickeln sich dann zum Rohrkrepierer oder eben – salopp gesagt – zum Stau. Warum sprechen Sie nicht mit den betroffenen Gemeinden? Die SVP und die FDP tun dies. Man politisiert an der Basis und mit dem Volk. Dem Volk sei gedient! Obfelden «plangt» auf diese rasche Lösung ohne Tunnelvariante. Ich bin ja gespannt, wie sich die Säuliamter Politiker und Politikerinnen hier verhalten. Ebenfalls ganz gespannt bin ich auf das Verhalten von Verkehrsverhinderin Eva Torp. Das Säuliamt und ich torpedieren Sie hiermit mit der eindringlichen Bitte, für das Säuliamt den Minderheitsantrag zu stützen. Springen Sie für einmal über Ihr Schema in die Freiheit – für die Obfeldner und Umgehung! Die SVP unterstützt

selbstverständlich den Minderheitsantrag der FDP. Ich bitte Sie, dies ebenfalls zu tun.

*Eva Torp (SP, Hedingen):* Die SP ist gegen diesen Minderheitsantrag. Das Säuliamt – und speziell die Gemeinde Obfelden – braucht eine gute Lösung für die Verkehrsströme aus dem Aargau und aus Luzern zum Autobahnanschluss in Affoltern am Albis. Die Ortsdurchfahrt Bickwil ist für eine Verkehrszunahme von über 100 Prozent und eine Zunahme des Schwerverkehrsanteils von 3 bis 8 zu 10 Prozent nicht geeignet. Die Verträglichkeit dieses Mehrverkehrs bezüglich Moorschutz und Landschaftsschutz bedarf einer umfassenden Abklärung und guter Planung. Der Mehrheitsantrag der Kommission für Planung und Bau gibt dem Kanton und der Gemeinde die optimale Möglichkeit, eine gute Lösung zu suchen. Auf hoffnungsvollem Weg sind wir bereits durch die gute Arbeit der Volkswirtschafts- und der Baudirektion. Lehnen Sie deshalb diesen Minderheitsantrag ab und unterstützen Sie den Mehrheitsantrag der Kommission.

*Regierungsrätin Ursula Gut:* Ich möchte zu diesem Antrag von Max Clerici sagen, dass die Angelegenheit bereits in Prüfung ist. Es kann nicht darum gehen, eine Prüfung zu verhindern. Die Angelegenheit ist in Prüfung.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat stimmt dem Minderheitsantrag 64 mit 83 : 67 Stimmen zu.**

Objekt 19, «Nordumfahrung Adliswil»

***Minderheitsantrag 65 Peter Weber, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Das Objekt 19, «Nordumfahrung Adliswil», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.*

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Ich erinnere an die Pressekonferenz der Stadt Adliswil und der Volkswirtschaftsdirektion vom 24. November 2006. Das Fazit ist – ehrlich gemeint – super! «Die neuen Lösungsansätze», heisst es im Text, «mit gezielten verkehrstechnischen Mass-

nahmen sowie der Förderung des öffentlichen Verkehrs, einer gezielten Verkehrssteuerung, der Umlagerung des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Strassennetz und der Gestaltung des Strassenraums im Zentrum von Adliswil» kann ich sehr wohl unterstützen. Aber genau deswegen beantrage ich, die Nordumfahrung aus dem Richtplan zu streichen. Denn Hoffnungen auf eine Entlastungswirkung mit einer Nordumfahrung, objektiv beurteilt, bestehen keine. Vielmehr würde eine Scheinlösung bestehen, die bestenfalls Mehrverkehr generiert. Immer die gleiche Binsenwahrheit! Auch würde mit diesem Richtplaneintrag durch diese Trasseesicherung eine positive Entwicklung der Gemeinde schlicht und einfach blockiert. Aus der Sicht der Region hat diese Ortsumfahrung als Entlastungsstrasse eine niedrige Priorität. Zudem meinen Verkehrsfachleute, dass mit der Eröffnung der Westumfahrung der Stadt Zürich eine deutliche Abnahme der Verkehrsmenge zu erwarten ist.

Mich stört immer wieder die wohlmeinende Ansicht von Stadtpräsidenten und ihren beratenden Gremien, wenn sie glauben, erst dann, wenn ihrer Stadt auch ein Umfahrungskonzept oder ein Umfahrungstunnel zugestanden werden, könne diese sich städtebaulich positiv entwickeln. Ich sage: Eine zeitgenössische Zentrumsgestaltung ist nicht primär von einer Umfahrung abhängig, sondern vom Gestaltungswillen der Exekutive, welche versucht, dem Nachhaltigkeitsprinzip nachzuleben. Der propagierte Lösungsansatz, den ich eingangs lobte, ist ja ein nachhaltiges Konzept. Demzufolge ist die Nordumfahrung nicht notwendig. Ich empfehle ebenfalls die Massnahmen des Konzeptes Verkehrssteuerung Adliswil zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs so rasch wie möglich zu realisieren. Sehen Sie das auch so, Kollege Thomas Heiniger (*Stadtpräsident von Adliswil*)? Ich danke Ihnen.

*Thomas Weibel (GLP, Horgen):* Peter Weber hat es bereits gesagt, die Vorarbeiten der Projektteams der Baudirektion haben ergeben, dass die Nordumfahrung von Adliswil ein unverhältnismässig schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis hat. Die Umfahrung, die Tunnelbauten, sind unverhältnismässig teuer, und dies bereits beim heutigen Verkehrsaufkommen. Alternativen, bessere Lösungen sind aufgezeigt worden; sie wurden auch bereits beschrieben. Der Verkehrsstrom in Adliswil wird nicht weiter zunehmen, wir haben es bereits bei der Sihltalstrasse besprochen. Mit der Eröffnung der Westumfahrung von

Zürich, mit der Eröffnung der A4 im Knonaueramt wird das Verkehrsaufkommen im unteren Sihltal nahezu halbiert. Wozu brauchen wir dann noch diese Nordumfahrung, wenn sie schon jetzt ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist? Wie wird dann die Rechnung aussehen, wenn der Verkehr in sich zusammenbricht? Die Strasse ist also nicht notwendig. Streichen wir diesen Antrag und verhindern somit eine Planungsleiche!

*Urs Grob (SP, Adliswil):* Ich rede nur kurz. Die Verkehrsmechanik im Säuliamt und im Sihltal haben Ihnen die Kollegen Peter Weber und Thomas Weibel schon aufgeschlüsselt. Aber ich möchte festhalten, dass Sie wirklich die Gelegenheit haben, hier mit der Streichung dieses Objektes 19 der links-grünen Ratsseite ein kleines Zückerchen zu geben und vielleicht das Menu, das Sie hier anrichten und das aller Voraussicht nach für uns recht ungeniessbar sein wird, doch noch etwas zu versüssen. Es muss ja bei Ihnen auch keine Bitterkeit entstehen, wenn Sie dieses Objekt kippen, da ja schon die Volkswirtschaftsdirektion in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung befunden hat, dass sich die Nordumfahrung da nicht sinnvoll realisieren lässt.

Ich möchte Sie aber einladen, nicht nur der links-grünen Ratsseite ein kleines Zückerchen zu geben, das Sie nichts kostet, sondern gleichzeitig auch noch einen Widerspruch in dieser Verkehrsplanung, in diesem Verkehrsrichtplan wieder aufzuheben: Der Kommissionsantrag beim Hirzeltunnel lautet ja darauf, dass man diesen mittelfristig realisiert. Mittel- bis langfristig möchten Sie auch die Nordumfahrung Adliswil realisieren. Aber warum sollen Sie diese Nordumfahrung noch realisieren, wenn Sie allenfalls den Hirzeltunnel vorher bauen und der Bau des Hirzeltunnels gleichzeitig einen Rückbau der Sihltalstrasse vorsieht? Welcher Verkehr soll sich dann über diese Nordumfahrung überhaupt noch irgendwohin bewegen, wenn im hinteren Sihltal gar keine Strasse mehr nach Zug führt. Das ist vielleicht eine Frage, die uns Baudirektorin Ursula Gut oder auch der amtierende Stadtpräsident der Stadt Adliswil auflösen kann.

*Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden):* Als Begründung für diese neue Tunnelquerverbindung vom Sihltal zur A3 soll wieder einmal der Durchgangsverkehr erhalten. Was Urs Grob jetzt ausgeführt hat, lässt sich sinngemäss genau gleich ausführen, wenn man den Hirzeltunnel noch nicht einmal als Denkvariante einführt. Es ist auch so nicht ein-

zusehen, was an signifikantem Transit denn hier überhaupt stattfinden soll. Es geht um etwas anderes. Ich habe Verständnis dafür, wenn verkehrsgeplagte Gemeinden und Städte in der Agglomeration Zürich für ihre Ortszentren Aufwertungsmassnahmen durchsetzen möchten. Das ist auch richtig und sinnvoll. Nur ist es in diesem Fall wie in den anderen Fällen nicht nötig, dafür eine Umfahrungsstrasse zu bauen, weder oberirdisch noch im Tunnel, sondern es braucht schlicht und ergreifend den Mut, mögliche Massnahmen anzupacken und durchzusetzen, als da sind: Förderung des Umstiegs auf dem öffentlichen Verkehr, Temporeduktionen, eine angebotsorientierte Strassenraumgestaltung und so weiter. Es ist nicht nötig, Adliswil mit oder ohne Regierungsratskandidaten einen Stollen, der unnütz Millionen von Steuergeldern verschlingt. Auf den «Heiniger-Stollen» lässt sich getrost verzichten. (*Heiterkeit.*)

*Thomas Heiniger (FDP, Adliswil):* Meine spezielle Interessensituation ist Ihnen bekannt. Mit dem Regierungsrat ist auch die FDP-Fraktion der Überzeugung und der Meinung, dass Ortsumfahrungen, den Entlastungen der Zentren vorgängiges und grosses Gewicht beigemessen werden muss. Die Überzeugung des Regierungsrates und die Einsicht, dass die Verhältnisse in Adliswil mit mehr als 18'000 Durchfahrten pro Tag prekär sind. Sie haben die Zweckmässigkeitsbeurteilung dieser Nordumfahrung veranlasst. Sie wurde vorläufig und im heutigen Zeitpunkt, gestützt lediglich auf Hypothesen, Erwartungen und Hoffnungen, als vorläufig nicht notwendig erachtet, weil davon ausgegangen wird, dass die N4 und die Eröffnung des Üetlibergtunnels den Verkehr von rund 18'000 auf 12'000 Fahrten im Zentrum reduzieren werden. Solange diese Massnahmen aber noch nicht getroffen sind, solange sich die Hoffnungen und Erwartungen nicht erfüllt haben, solange die Zweckmässigkeitsbeurteilungen ausschliesslich auf Hypothesen beruhen, beantrage ich Ihnen und beantragt Ihnen auch die FDP-Fraktion abzuwarten und das Projekt, das an ich günstig und zweckmässig ist und auch in grossem Masse zu einer Entlastung im Zentrum führt, im Richtplan zu belassen, die Eröffnungen und die damit verbundenen Entwicklungen abzuwarten. Auch ein derartiges Projekt ist schnell gestrichen, wenn tatsächlich die Hypothesen, die Erwartungen und Hoffnungen eintreffen. Vorläufig – das ist auch die Auffassung der Stadtregierung in Adliswil – ist dieses Projekt zu belassen und der Minderheitsantrag abzulehnen. Ich danke Ihnen.



*Andrea Widmer Graf (parteilos, Zürich):* Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen und diese Nordumfahrung Adliswil zu streichen. Diese Nordumfahrung braucht es nicht, das hat ja auch der Kanton festgestellt. Mit der Eröffnung der A4 und mit dem Hirzeltunnel wird das Sihltal – und damit auch Adliswil – vom Durchgangsverkehr entlastet. Zudem hat ja Adliswil bereits eine Umfahrungsstrasse durch das Sihltal, die direkt in die Brunau führt und in die Stadt Zürich. Ein zusätzlicher Tunnel durch den Entlisberg direkt nach Wollishofen ist überflüssig und völlig unverhältnismässig. Diese Umfahrung würde mit einer Brücke über die Sihl führen. Sie würde Erholungsgebiet durchschneiden und Naturschutzgebiet tangieren. Deshalb ist diese Umfahrung aus Sicht der Stadt Zürich nicht erwünscht. Dieser Tunnel ist Ausdruck eines kleinräumigen Denkens einer Vorortsgemeinde, eines Denkens, das nur bis zur eigenen Stadtgrenze reicht und kein bisschen weiter – ganz nach dem Motto: Wir lösen unsere Verkehrsprobleme mit einem Tunnel. Was am Ende des Tunnels geschieht, das kümmert uns nicht. Wollishofen und der Kreis 2 müssen mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels mit wesentlich mehr Verkehr rechnen als heute. Griffige flankierende Massnahmen, welche den Verkehr von den Wohnquartieren fernhalten, fehlen immer noch. Wir brauchen keinen weiteren Tunnel, weder einen Seetunnel noch einen Entlisbergtunnel, welcher die Autofahrten in die Stadt attraktiver macht und unsere Wohnquartiere noch mehr belastet. Mit dieser Tunnelleuphorie, die momentan hier im Rat herrscht, kann man keine Verkehrsprobleme lösen. Die Probleme werden nur verlagert. Und der Stadtpräsident von Adliswil hat offenbar vergessen, dass im angrenzenden Quartier, in Wollishofen, auch noch Menschen leben. Es sind nicht alle von Wollishofen nach Adliswil umgezogen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 65 mit 92 : 72 Stimmen ab.**

Objekt 20, «A3, Lärmsanierung Zürich-Wollishofen–Anschluss Thalwil»

***Minderheitsantrag 66 Monika Spring, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Eva Torp:***

*Der Realisierungshorizont für das Objekt 20, «A3, Lärmsanierung Zürich-Wollishofen–Anschluss Thalwil», ist kurzfristig anzusetzen.*

*Andrea Widmer Graf (parteilos, Zürich):* Bei diesem Eintrag geht es um die Lärmsanierung entlang der A3 zwischen Zürich-Wollishofen und dem Anschluss Thalwil. Geplant sind Wände, Dämme, Galerien oder Überdeckungen im Bereich der Wohngebiete. Mit dem Minderheitsantrag sollen diese Lärm-massnahmen kurz- und nicht mittelfristig umgesetzt werden. Ja, was bedeutet in diesem Fall «kurzfristig»? Die A3 wurde in den Sechzigerjahren gebaut. Kurzfristig bedeutet also 50 Jahre nach Inbetriebnahme der Autobahn. Kann man das noch kurzfristig nennen? Wenn neue Strassen gebaut werden, sollten Lärmschutzmassnahmen und andere flankierende Massnahmen eigentlich gleichzeitig mit dem Bau der Autobahn umgesetzt werden. In Wollishofen ist erfreulicherweise vor kurzem überdeckt worden. Dadurch hat sich die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner sehr verbessert. Auch an zwei weiteren Stellen zwischen Wollishofen und Thalwil sind Lärmschutzwände gebaut worden. Es gibt aber noch zahlreiche Menschen entlang der A3, die auf solche Lärmschutzmassnahmen warten. Holen wir doch möglichst rasch nach, was vor 50 Jahren verpasst worden ist! Bevor man in grosszügigem Stil in neue Strassen investiert, welche zusätzlichen Lärm bringen und weitere Menschen belasten, sollte man die bestehenden Strassen verbessern und die Bewohnerinnen und Bewohner vom Lärm entlasten. Deshalb bitte ich Sie, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 66 mit 88 : 76 Stimmen ab.**

Objekt 21, «Hirzeltunnel»

***Minderheitsantrag 67 Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Peter Weber:***

*Das Objekt 21, «Hirzeltunnel», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten unbekannter Höhe)*

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Das Wort hat Ralf Margreiter, Zürich –, nein Oberrieden.

*Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden):* Mich hat der Lauf des Lebens aus der Stadt Zürich getrieben. Es ist allerdings nicht so, dass ich jetzt an verkehrsberuhigter Lage wohne, sondern an der Seestrasse in Oberrieden. Ich weiss also, wovon ich spreche, wenn ich vom Verkehr spreche – auch im Bezirk Horgen. Dieser Antrag betrifft den Verkehr im Bezirk Horgen, er betrifft den Hirzeltunnel.

Die Menschen im Hirzel leiden, Sie alle wissen das. Sie können es lesen und hören, wenn Sie wollen. Die Verkehrssituation ist, wie übrigens an vielen andern Orten im Kanton, schlicht unzumutbar. Ausserdem wird mit dem heutigen Verkehr über die Hirzel-Passstrasse eine wertvolle geschützte Landschaft geplagt und geschändet. Und dennoch stellen wir Grünen Ihnen hier drin den Antrag auf Streichung des Hirzeltunnels aus dem Richtplan. Dafür gibt es gute Gründe. Denn einerseits ist der Hirzeltunnel zwar eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Hirzel und eine Entlastung der geschützten Landschaft. Andererseits und hauptsächlich ist er aber eine Verknüpfung von Hochleistungsstrassen zwischen dem oberen Zürichsee und den Gebieten, die dahinter liegen, und der Zentralschweiz und was danach kommt. Es ist absolut richtig und verständlich – und wir Grünen unterstützen das auch –, dass die Bürgerinitiative «Präsenz Hirzel» klare Forderungen stellt nach Sofortmassnahmen gegen die Verkehrslawine und das unerträgliche Verkehrsmalaise auf dem Hirzel. Es lässt sich jenseits eines Hirzeltunnels realisieren. Verkehrsberuhigungsmassnahmen und eine Abklassierung der Hirzel-Passstrasse wären nämlich auch ohne solchen Hirzelstrassentunnel machbar, sobald der Üetlibergtunnel und die A4 ihren Betrieb aufnehmen. Es ist doch auch so: Sie wollen in der Region Zimmerberg mehr Tunneldurchstiche vorsehen, als es in andern Ländern Autobahnanschlüsse gibt. Nun wird für Milliarden der Üetlibergtunnel erstellt, und Sie sehen 15 Kilometer seeaufwärts süd-

lich bereits das nächste Loch vor. Diese «Tunnelitis» ist nun wirklich nicht mehr zu heilen. Verkehrsströme aus der Ostschweiz in die Inner- schweiz können bequem den Weg durch den Üetlibergtunnel nehmen, wenn man diesen nun schon erstellt. Und jammern Sie ja nicht über den zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss wegen des Umwegs von vielleicht 25 Kilometern je nach Destination! Für die Energie- und die Umweltbe- lastung, die Sie mit dem Verzicht auf den Hirzeltunnel einsparen, können Sie tausende von Autos und Lastwagen eine halbe Ewigkeit über diesen Weg schicken.

Der Hirzeltunnel – dies einfach zur Erinnerung – wurde einmal als Alternative zum Üetlibergtunnel vorgeschlagen. Auch den Üetliberg- tunnel, mindestens als Strassentunnel, hätten wir nie gebraucht. Aber nachdem er nun im Bau ist, brauchen wir sicher nicht auch noch die entsprechende Alternative dazu. Es geht nicht um das Schliessen einer Lücke. Die Strasse ist vorhanden und eine Aussicht auf Entlastung ist mit dem Bau des Üetlibergtunnels ebenfalls vorhanden. Dieser Richt- planeintrag missachtet jede raumplanerisch sinnvolle Verkehrspolitik und gleichzeitig auch jede zukunftsgerichtete Raumordnung. Sie wol- len den Fünfer und das Weggli. So geht das nicht! Die Region braucht nicht einen zweiten zusätzlichen Strassentunnel. Sie braucht dringend den Schutz vor neuem zusätzlichem Verkehr.

Wir Grünen lehnen daher eine Scheinlösung, eine Pseudolösung Hir- zeltunnel weiterhin ab. Es braucht einen Kurswechsel in der Ver- kehrspolitik und keinen ungehemmten Strassenbau. Das Verkehrs- problem lässt sich aus Sicht der Grünen nur lösen, wenn der motori- sierte Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umgelagert wird. Hierzu braucht es Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs, bei- spielsweise langfristig den Ausbau der Bahnlinie zwischen Thalwil und Zug. Nach jahrzehntelanger Attraktivitätssteigerung der Strassen- verbindungen über den Hirzel und der Eskalation des Verkehrsprob- lems wundert man sich, dass die Autos diese Strasse auch wirklich benutzen. Nun soll mit einem Tunnel Abhilfe geschaffen werden: Aus den Augen, aus dem Sinn! Aber es ist eine blosser Verlagerung des Problems und es ist auch eine Vergrösserung des Problems. Es wird eine zunehmend attraktive Verbindung. Sämtliche Zubringerachsen werden noch stärker als heute benützt und belastet, und auch dort wohnen Menschen und werden Landschaften verschandelt. Wir bean- tragen Ihnen deshalb, den Hirzeltunnel aus dem Richtplan zu strei- chen. In der Variante, wie er heute vorliegt, ist er nicht einmal mehr

dem entsprechend, was die Kantone Zürich und Zug unter dem Druck des Bundes miteinander verhandelt haben. Wenn das dann einmal der Fall sein sollte, wenn man die Verlagerungswirkung des Üetlibergtunnels und der A4 kennt, kann man dieses Projekt gegebenenfalls wieder in Diskussion bringen für eine Wiederaufnahme in den Richtplan. Heute und hier ist es unnötig. Ich danke Ihnen.

*Thomas Weibel (GLP, Horgen):* Auch ich bin der Meinung, den Hirzeltunnel brauchen wir nicht. Sicher kann man sagen, der Verkehr auf der Hirzelstrasse zerschneide das Dorf. Aber ist es nicht so, dass viele Häuser an eine bestehende, gut frequentierte Verkehrsader herangebaut worden sind? Hirzel bestand früher aus einzelnen Weilern beidseits der Strasse, die meisten auch abseits der Strasse.

Sollte der Hirzeltunnel je gebaut werden, so löst er die Verkehrsprobleme nicht, sondern er verlagert sie. Die Erfahrungen mit dem Baregg-tunnel lassen grüssen. Und wie steht es mit den entlasteten Strassenstücken? Werden sie zurückgebaut? Wird die verkehrsberuhigte Sihltalstrasse sogar unterbrochen und nur mehr für Anlieger verkehrszugänglich sein? Mitnichten! Auch diese Vorlage schafft zusätzliche Kapazitäten auf der Strasse. Wer Strassen baut, wird Verkehr ernten, auch das eine alte Weisheit.

Dass die Tunnellösung die Moorlandschaft Hirzel mit ihren empfindlichen Biotopen vor den Abgasen schützen soll, reicht nicht. Das kann wohl ein Trostpflästerchen sein, ist aber sicher nicht Argument für den Tunnel an sich. Warten wir die Verkehrsentwicklung nach der Eröffnung der Westumfahrung Zürich und der A4 im Knonaueramt ab. Ich bin überzeugt, dass sich die Situation am Hirzel massiv verbessern wird. Warten wir auch die Klärung der Varianten ab. Man konnte das anfangs Woche in der Zeitung lesen, Kollege Ralf Margreiter hat es bereits angesprochen: Zug und Zürich planen gemeinsam. Warten wir ab! Wir wissen gar nicht, wo wir den Strich zeichnen sollen. Warten wir ab! Verzichteten wir auf den Planeintrag, stimmen wir dem Minderheitsantrag zu!

*Max F. Clerici (FDP, Horgen):* Ich möchte mich zuerst bei der SP-Fraktion bedanken, dass sie die Unterstützung des Minderheitsantrags zurückgezogen hat. Ich denke, sie hat die Zeichen der Zeit erkannt und hier ein grosses Verkehrsproblem geortet. Es ist nicht das Ent-

zweischneiden der Gemeinde Hirzel. Es ist nicht die Problematik, dass hier Strassen beziehungsweise Häuser an Strassen gebaut wurden. Wir haben hier zwei Probleme. Eines ist, dass mit einer Untertunnelung mindestens die Strassenverkehrsstrecke um dreieinhalb Kilometer pro Fahrt reduziert werden kann. Das sind bei gezählten 17'000 Fahrzeugen im Tag über 50'000 Kilometer. Dass hier eine Grüne Fraktion dem nicht zustimmen kann! Ralf Margreiter, Sie riskieren eine ganz grosse Lippe in diesem Saal. Ich verstehe es wirklich nicht. Da oben ist eine Naturlandschaft von Bundesschutz. Es ist eine glaziale Hochmoorlandschaft. Bitte, was wollen wir denn in diesem Kanton schützen und nicht umfahren, wenn es nicht der Hirzel ist? Ich denke, Sie werden hier mit ganz kleiner Unterstützung diesen Streichungsantrag befürworten. Die grosse Mehrheit denkt und handelt souverän. Wir behalten den Eintrag des Hirzeltunnels. Ich bedanke mich.

*Jürg Trachsel (SVP, Richterswil):* Es ist schon so, wie schon Max Clerici angetönt hat: Die Gemeinde Hirzel und auch die ganze Region Zimmerberg brauchen diesen Hirzeltunnel eben wirklich. Er bringt eine gewaltige Entlastung für die ganze Region. Und Ihnen, Ralf Margreiter, muss ich halt schon sagen: Sie widersprechen sich in mehrfacher Weise, wenn Sie den Hirzeltunnel antönen. Auf der einen Seite sprechen Sie von einer vernünftigen Hochleistungsstrasse und auf der andern Seite sprechen Sie von verkehrsberuhigenden Massnahmen respektive Abklassierungen. Dabei weiss doch jedermann: Wenn man schon eine Hochleistungsstrasse hat und diese abklassieren muss, dann hat man den Verkehr noch mehr in den Wohnquartieren.

Dann sprechen Sie weiter auch von einer Tunneleuphorie im Zimmerberg. Offenbar sind Sie ein wirklich sehr neuer Zuzüger in der Region Zimmerberg, zählen Sie mir doch mal die einzelnen Tunnels auf, die wir in der Region Zimmerberg haben; ich wäre Ihnen sehr dankbar. Wer die Situation im Zimmerberg und im Hirzel kennt und wer für die Bevölkerung in dieser Region einstehen will und nicht am Schwarzweissdenken MIV und Tunnel hängt, der sagt Ja zu diesem Tunnel und ist gegen diesen Minderheitsantrag. Ich bitte Sie, den Mehrheitsantrag zu unterstützen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

*Alfred Heer (SVP, Zürich):* Liebe Esther Guyer – aus Zürich, glaube ich. Wir hatten eine Vereinbarung am Anfang der Sitzung betreffend zügiger Behandlung der verschiedenen Anträge. Sie haben gesagt, Es-

ther Guyer, dass Sie mit dem Vorgehen der SP einverstanden sind. Das ist Ihnen schriftlich vorgelegen. Und dort war der Antrag 67, Hirteltunnel, zurückgezogen. (*Esther Guyer protestiert.*) Er ist zurückgezogen, das liegt schriftlich vor Ihnen. Dann müssen Sie Ihren Jungtürken Ralf Margreiter (*Heiterkeit in den Reihen der SVP*) ein bisschen an die Kandare nehmen, denn diese Diskussion war überflüssig. Die Positionen sind hinlänglich bekannt. Wenn Sie so weitermachen, dann kann dann der neu gewählte Kantonsrat im Mai diesen Richtplan zu Ende beraten. Vielleicht ist das Ihr Ziel. In der Hoffnung, dass Sie ein bisschen zulegen: besten Dank.

*Esther Guyer (Grüne, Zürich):* Ja, Alfred Heer, wir haben dieser Vereinbarung zugestimmt, aber wir lassen uns ganz bestimmt weder von Alfred Heer noch von der SVP noch von sonst jemandem das Maul verbieten. Und das Zweite ist: Wir haben unsere Anträge regulär eingegeben, wir tragen sie weiter, wir vertreten sie. Etwas anderes gibt es hier nicht. Und, Alfred Heer, Zürich, wir haben unseren Dienst getan. Wir haben die Anträge gebündelt. Was tun Sie? Sie rüsseln nur blöd in der Gegend herum (*Protestrufe aus den Reihen der SVP*), aber Ihre Anträge stehen immer noch. Die stehen immer noch alle in diesem Büchlein drin. Wenn Sie sie dann auch gebündelt haben, dann können Sie wieder kommen. Ich danke Ihnen.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Folgendes zu diesem Antrag 67: Der Minderheitsantrag ist uns als zurückgezogen gemeldet worden. Das war aber ein Irrtum. Offenbar hat die Kommunikation nicht geklappt und Sie, Alfred Heer, haben davon nichts erfahren. Das tut mir leid. Wir werden schauen, dass die Kommunikation besser klappt. Ich sage Ihnen jetzt schon, dass auch der Minderheitsantrag 133 nicht zurückgezogen ist, obwohl das so in diesem Papier steht. Er ist nicht zurückgezogen.

*Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden):* Ich möchte auch auf das Votum von Alfred Heer reagieren. (*Unmutsäusserungen in den Reihen der SVP.*) Wir haben jetzt manche Tage über die Stadttunnels sowie über alle Bauwerke, die vor allem die Stadt betreffen, stundenlang, tagelang diskutiert. Und jetzt kommen wir langsam aufs Land, wo es auch Strassen zu bauen gibt – leider – und Sie stopfen uns den Mund.

Das stört mich als Vertreterin des Landes. Und ich möchte Ihnen in Erinnerung rufen, dass wir hier nicht ein Stadtparlament sind, sondern ein Kantonsparlament.

*Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden) spricht zum zweiten Mal:* Ich bin froh, dass Sie die Sache, die unselige Geschichte mit dem angeblichen Rückzug des Antrags 67 gleich selbst geklärt haben; es ist nachgerade ärgerlich! Zu zwei Punkten, ich wurde zu zwei Punkten aufgefordert, Klärungen anzubringen. Das eine ist: Ich habe nicht von Tunnels im Bezirk gesprochen, ich habe davon gesprochen, dass Sie in dieser Region mehr Tunnels bauen wollen, als andernorts im Ausland beispielsweise Autobahnanschlüsse vorhanden sind. 15 Kilometer nördlich dieses Tunnels haben Sie den Üetlibergtunnel, der derzeit für Milliarden gebaut und im Jahr 2010 eröffnet wird. Vielleicht ist es ein Vorteil, Neuzuzüger in dem Bezirk zu sein, weil man dann den Horizont immer noch über die Bezirksgrenze hinaus ausdehnen kann. Und so Max Clerici: Ich muss zugestehen, es gibt wirklich wesentlich dümmere Tunnel-Anträge, als es der Hirzeltunnel ist. Genau weil es diese Zwickmühle gibt, weil es diesen Zwist gibt, dass nicht nur ein Dorf entzweigeschnitten, sondern eine Landschaft von nationaler Bedeutung geschändet wird. Das Problem ist aber, dass wir uns nicht darauf einlassen möchten, weiterhin immer nur Symptombekämpfung zu betreiben. Und was hier betrieben wird, ist Symptombekämpfung. Sie können zwar mit einem solchen Tunnel mindestens kurzzeitig – der Rückbau wird ja dann auf sich warten lassen –, mindestens kurzzeitig eine Entlastung von Hirzel und Landschaft erreichen. Aber überall, wo diese Autos, die dann mehr sein werden, herkommen und hinfahren, dort zerstören sie umso mehr. Und gegen diese kleinräumig denkende, diese kurzsichtige Art von Politik wehren wir uns. Es ist mir in diesem Rat nicht ersichtlich, woher der politische Wille kommen soll, die hinreichenden flankierenden Massnahmen für eine sinnvolle Umsetzung eines solchen Tunnels überhaupt herzukriegen. Hier in diesem Saal ist in dieser Woche – und so wird es auch in der nächsten Woche sein – jedes verkehrspolitische Verbrechen mehrheitsfähig. Da können Sie doch nicht erwarten, dass wir einem solchen Tunnel zustimmen.

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Am Montag haben wir das Pressecommuniqué erhalten aus der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich



und ich lese Ihnen den letzten Satz daraus vor: «Ziel bleibt es weiterhin, die Linienführung so weit zu konkretisieren, dass sie in die kantonalen Richtpläne von Zürich und Zug eingetragen werden kann.» Ich verstehe diesen Satz so, dass es heisst, die Sache ist nicht so weit konkretisiert, dass man sie eintragen kann. Die Zeit ist noch nicht reif. Danke.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 67 mit 128 : 15 Stimmen ab.**

***Eventualminderheitsantrag 68 Eva Torp, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring:***

*Falls der «Hirzeltunnel» in den Richtplan aufgenommen wird, ist das Tunnelportal auf der Wädenswiler Seite südwestlich des Aabach-einschnitts und das Tunnelportal auf Sihlbrugger Seite 300 m östlich des Hotels Krone (Sihlbrugg) zu erstellen.*

*Eva Torp (SP, Hedingen):* Wie schon erwähnt, konnten wir interessanterweise vorgestern in allen Zeitungen über die gemeinsame Position der Kantone Zug und Zürich zum Hirzeltunnel lesen. Es wäre wohl naiv zu glauben, der Zeitpunkt sei rein zufällig auf diese Richtplandebatte gefallen. Positiv werten wir, dass die Kantone Zürich und Zug nun endlich miteinander gesprochen haben und einen Vorschlag per Ende März in die Vernehmlassung an die betroffenen Gemeinden, die Fachstellen beider Kantone und des Bundes geben.

Schauen Sie den Richtplan an: Die Strasse endet heute genau an der Kantonsgrenze. Es macht also keinen guten Eindruck, was die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen betrifft. Neue Prognosen betreffend den Verkehr über den Hirzel bestätigen, dass hier Handlungsbedarf besteht. Sollte nun also der Hirzeltunnel kommen, braucht es sehr gute flankierende Massnahmen. Möglich wäre ein Lastwagenverbot über den Hirzel und, wie unser Minderheitsantrag verlangt, sollen die Ein- und Ausfahrten auf beiden Seiten des Tunnels an den bestgeeigneten Orten gebaut werden. Wir hoffen, dass dies geprüft wird, und danken für die Unterstützung.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 68 mit 99 : 46 Stimmen ab.**

Objekt 23, «Ortsdurchfahrt Egg»

***Minderheitsantrag 69 Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Das Objekt 23, «Ortsdurchfahrt Egg», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten unbekannter Höhe)*

*Andrea Kennel Schnider (SP, Dübendorf):* Die SP stellt den Antrag, den Eintrag für die Ostumfahrung Egg nicht vorzunehmen. Was ist das Ziel dieser neuen Strasse? Wer von Meilen mit dem Auto nach Uster fahren will oder umgekehrt, hat eine gut ausgebaute Strasse mit einem Nadelöhr in Egg. Dieses Problem existiert schon über 25 Jahre und soll nun mit einer neuen Strasse gelöst werden. Diese Idee scheint auf den ersten Blick bestechend – doch nur auf den ersten Blick. Das Zentrum an der Forchstrasse wird zwar umfahren, aber der Schulweg vom Zentrum zum Schulhaus «Bützi» ist dann von einer Hauptverkehrsachse durchbrochen. Wird das Nadelöhr durch die neue Strasse geöffnet, ist nicht nur der Schulweg gefährdet. Es wird wohl auch einiges an Mehrverkehr geben. Nein, eben nicht die Leute, die von Meilen nach Uster fahren, sondern die Leute, die von Meilen nach Zürich fahren wollen. Ich weiss, der direkte Weg von Meilen führt der Seestrasse entlang. Ist diese aber verstopft und Egg einfach durchrasbar, werden die Automobilisten sich schlaue genug fühlen und den Umweg über Egg machen.

Hier sehen wir klar eine andere Lösung, die paradox erscheint, das Problem Egg aber ganz klar besser löst. Am momentanen Problem- punkt kann eine Begegnungszone erstellt werden. Die Automobilisten wissen dann, dass sie für die Durchfahrt durch Egg eben Zeit benötigen, und fahren nur dann durch Egg, wenn sie durch Egg fahren müssen. So wird der Schleichverkehr vermieden. Die Durchfahrt von Meilen nach Uster ist weiterhin möglich und für die Egger dank der Begegnungszone erträglicher als heute. Es wäre also besser, die nötigen Planungsschritte für eine Begegnungszone einzuleiten. Die SP bittet Sie daher, diesen Eintrag nicht in den Richtplan aufzunehmen.

*Felix Hess (SVP, Mönchaltorf):* Die Realisierung der Ortsdurchfahrt in Egg auf der Achse Uster–Meilen ist ein Jahrzehnte altes Postulat der Bevölkerung – der ganzen Bevölkerung – von Egg. Sie dient der Entlastung des Zentrums, des Nadelöhrs, wie Sie von Egg gehört haben. Das Problem des Schulweges kann anderweitig gelöst werden. Dafür gibt es verschiedene Möglichkeiten, die bereits in Planung sind. Die Überlegung, dass die Meilener dann über Egg nach Zürich fahren werden, entbehrt jeder Grundlage; das ist reine Theorie. Die Gemeinde Egg ist für den Eintrag und damit gegen die Streichung. Der Streichungsantrag der SP ist total unverständlich. Der Minderheitsantrag ist abzulehnen. Danke.

*Maria Rohweder Lischer (Grüne, Uetikon a.S.):* Ist Ihnen auch schon aufgefallen, dass mit der Bezeichnung «Ortsdurchfahrt Egg» genau dasselbe Objekt gemeint ist, welches in früheren Jahren den Namen «Umfahrung Egg» getragen hat? Die neue Namengebung kommt wohl nicht von ungefähr, handelt es sich bei diesem Richtplaneintrag doch mitnichten um eine Umfahrung des Dorfes, sondern um eine zweite Ortsdurchfahrt. Dieses Vorhaben ist auch in einer zweiten Hinsicht höchst interessant. Es liefert uns nämlich ein Musterbeispiel dafür, wie die Propagierung der wesensgerechten Verkehrsmittelwahl eine unerwünschte Verlagerung vom öffentlichen Verkehr auf den motorisierten Individualverkehr bewirkt. Ich beginne – wir kommen zurück auf die früheren Anträge – mit dem Wehrenbachtobel tunnel, dessen Anfang oder Ende, wie man es nimmt, beim Zollikerberg liegt. Mit diesem Tunnel wird für den motorisierten Individualverkehr eine attraktive Verbindung nach Zürich erstellt, und diese neue Route werden auch viele heutige Auto- und Zugpendler von der Goldküste mitbenützen; Sie haben es von Andrea Kennel schon gehört. Warum? Sie wissen es, die Seestrasse an der Goldküste ist heute in den Hauptverkehrszeiten immer überlastet. Wer pünktlich zur Arbeit erscheinen will, nimmt die S-Bahn, die ihrerseits auch an der Kapazitätsgrenze angelangt ist. Wird nun aber eine neue schnelle Strassenverbindung auf der andern Seite des Pfannenstiels erstellt, entscheiden sich viele Pendler – auch Pendler, die heute mit dem Zug fahren – für das Auto. Damit ist klar: Mit dem Wehrenbachtobel tunnel und jetzt zusätzlich mit der zweiten Ortsdurchfahrt in Egg werden die Schleusen für den motorisierten Individualverkehr weit geöffnet. Schliesslich hätte dieser Ausbau zur Folge, dass das Zentrum von Egg zwar entlastet wür-

de, mit dem Bau der neuen Meilenerstrasse entstünde aber eine massive Mehrbelastung für ein heute ruhiges Wohnquartier. Und in der anliegenden Schule wird man auch im Hochsommer nur mit geschlossenen Fenstern unterrichten können. Ja, wo bleiben hier die Bedürfnisse der Bevölkerung nach Ruhe, Gesundheit und Lebensqualität? Dass an der Goldküste Verkehrsengpässe bestehen, ist bekannt. Der einzige vernünftige Ausbau dafür ist nicht das Objekt 23 MIV, sondern das Objekt 23 ÖV, das heisst der Doppelspurausbau der S7. Dieser Ausbau ist glücklicherweise unbestritten. Sie sehen, nicht der Strassenbau, sondern die bewusste Stärkung und der zielgerichtete Ausbau des öffentlichen Verkehrs tragen zur Lösung der existierenden Mobilitätsprobleme bei. Jegliche Verlagerung von ÖV zu MIV ist doch angesichts der Klimaerwärmung, der Feinstaubbelastung und der bedrohten Natur und Landschaft einfach verantwortungslos. Wir Grüne bitten Sie daher, diesen unsinnigen Richtplaneintrag von Egg zu streichen und dem Minderheitsantrag der SP zuzustimmen.

*Hans Jörg Fischer (SD, Egg):* Ich kenne das Problem ja wahrscheinlich am besten, ich bin Bürger von Egg. Zu bauen wäre nur noch das beim Pfeil dort. (*Der Votant zeigt auf den entsprechenden Kartenausschnitt.*) Das andere besteht schon. Da könnte man den Verkehr oben durchleiten und unten eine Strasse der Forchbahn entlang machen. Das mit der Schule, Schulweg und so: Das Schulhaus ist ein bisschen weiter oben. Das könnte man schon noch lösen. Mit der Forchbahn sind wir dem ÖV sehr gut angehängt. Jede Viertelstunde fährt eine Bahn. Wir haben schon viel Verkehr auch noch von der Fähre, von Meilen; das ist schon gut. Aber das sollte man drauflassen.

*Adrian Bergmann (SVP, Meilen):* Diese Forderung ist reine Sankt-Florians-Politik. Die Alternative der Verbindung von Meilen Richtung Uster ist allenfalls Oetwil. Und Sie wissen genau, in Oetwil ist die Sternenkreuzung jetzt schon täglich überlastet. Die Verbindung über Egg hingegen funktioniert problemlos. Deshalb halten wir an dieser Verbindung fest.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 69 mit 98 : 64 Stimmen ab.**

Objekt 24, «Umfahrung Binz, Maur»

***Minderheitsantrag 70 Peter Weber:***

*Das Objekt 24, «Umfahrung Binz, Maur», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.*

Objekt 25, «Westtangente Fällanden»

***Minderheitsantrag 71 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das Objekt 25, «Westtangente Fällanden», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 10 Mio. Franken)*

Objekt 26, «Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach»

***Minderheitsantrag 72 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das Objekt 26, «Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 130 Mio. Franken)*

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Ich spreche zum Minderheitsantrag 70. Binz soll nicht umfahren, sondern der Strassenraum soll neu gestaltet werden, und zwar so, dass der Individualverkehr sich den Gegebenheiten der Situation anpasst – und nicht umgekehrt. Ich denke, mit meinem leider noch nicht überwiesenen Postulat «Dorfdurchfahrten» treffe ich hier voll auf den Nagel. Ich danke, wenn Sie diesen Minderheitsantrag unterstützen.

*Thomas Maier (GLP, Dübendorf):* Ich spreche vor allem zu den Minderheitsanträgen 71 und 72. Diese beiden so genannten Umfahrungsstrassen fügen sich wunderbar in die eingangs erwähnte Anmerkung zu Scheinlösungen von Problemen. Die Verbindung Zürich–Forch über Fällanden Richtung Volketswil, Oberland und A53 würde durch die geplanten Neubaustrecken massiv ausgebaut und damit mehr befahren. In der Folge ist mit Staus in Zürich-Witikon zu rechnen. Zwischen den Autobahnanschlüssen Hegnau neu und Wallisellen entsteht

eine neue Achse Volketswil–Schwerzenbach mit den Einkaufszentren über Fällanden, Dübendorf-Neugut, mit Anschluss in Wallisellen an den Stadttunnel. Das stellt eine Parallelroute zur A53 und zum Nordring quer durch Dübendorf dar – mit entsprechendem Mehrverkehr mitten durch Dübendorf und verschiedenste Wohnquartiere. Damit werden überregional wichtige Naherholungsgebiete am Greifensee definitiv zerstört und zerschnitten. Wir greifen unsere letzten Naherholungsgebiete von Zürich Nord, Stettbach, Dübendorf und der Region Greifensee an. In Fällanden selber führen die neuen Strassen direkt an teuer erstellten neusten Wohngebieten vorbei. Das Zentrum von Fällanden wird zwar eventuell etwas entlastet, dafür werden Neubaugebiete, welche mit dem Argument «Wohnen im Grünen» teuer vermietet oder verkauft wurden, stark vom Verkehr belastet. Der Verkehr Richtung Maur wird auch in Zukunft mitten durchs Dorf führen.

Die Grünliberalen und auch die EVP werden den folgenden beiden Minderheitsanträgen klar zustimmen.

*Roland Munz (SP, Zürich):* Ich spreche zu den Anträgen 70, 71 und 72. Das Objekt 24, die Umfahrung Binz, ist jetzt schon die erste Folge des von der bürgerlichen Ratsmehrheit heraufbeschworenen Übels Wehrenbachtobelunnel. Weil man das Verkehrsproblem damit auch in die Region Pfannenstiel verschiebt, glaubt man, eine Umfahrung Binz bauen zu müssen. Die Bezeichnung als «Umfahrung» ist eigentlich klar eine täuschende Bezeichnung. Bestätigt wird dies auch durch die weitere Festlegung zum Vorhaben. Hier wird ganz klar festgestellt, es sei ein Zubringer zum Wehrenbachtobelunnel. Ein Zubringer bringt nicht nur Verkehr weg, er bringt auch neuen Verkehr. Nämlich auf Binz zu. Der Zersiedelung in dieser ganzen Region wird somit Vorschub geleistet und das generiert wiederum neue Verkehrsströme, nicht nur in Binz, sondern auf allen Verkehrswegen der Region. Das ist die Weiterführung einer unsäglichen, konzeptionslosen Politik die wir so auch zu vorgerückter Stunde immer noch nicht mittragen können und wollen. Dieser unbekömmliche Kloss steckt uns im Halse fest und wir wollen nicht, dass er da stecken bleibt.

Die Verbindung aus der Region Pfannenstiel/Forch Richtung Oberland würde mit den Objekten 25 und 26 massiv ausgebaut. Damit wird die Route zu einer der attraktivsten Routen zwischen diesen beiden Regionen und in logischer Folge wird sie auch deutlich mehr befahren. Der zu erwartende Mehrverkehr wird dann auch einen Druck auf

das kommunale Strassennetz in Fällanden selbst ausüben, so dass die zu erwartende Entlastung des Fälländer Ortskerns rasch wieder zu nichte gemacht würde. Die verkehrsintensiven Einkaufszentren bei Volketswil und Schwerzenbach rücken in kürzere Autofahrdistanz zur Region Pfannenstiel. Sie werden für Einkaufende dieser Region noch attraktiver, was zusätzlichen Mehrverkehr generiert, von welchem die betroffene Region Fällanden ausser dem Lärm und den Luftschadstoffen nichts hat.

Weiter stellen sich raumplanerische Probleme bei diesem Objekt. Schon die erste von der Regierung vorgestellte Linienführung wie auch die jetzt im Richtplan eingetragene Route tangieren ein Naturschutzgebiet. Nun ist es so, dass in Naturschutzgebieten erhöhte Anforderungen an Bauten gestellt sind, und zwar braucht es eine Unterstützung des Zweckes des Naturschutzgebietes, was bei dieser Strasse sicherlich nicht der Fall sein dürfte. Hier machen wir zumindest sehr grosse Vorbehalte.

Aus diesen genannten Gründen bitte ich Sie namens der SP Fraktion, das Objekt 24, das Objekt 25 für 10 Millionen Franken und das Objekt 26 mit absehbaren Kosten von mindestens 130 Millionen Franken aus dem Richtplan zu entfernen und damit den drei Minderheitsanträgen Ihre Unterstützung zu geben.

*Bruno Walliser (SVP, Volketswil):* Thomas Maier aus Dübendorf, das Objekt 25, Westtangente Fällanden, und das Objekt 26, Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach, sind keine Scheinlösungen, sondern Ihre Minderheitsanträge sind scheinheilig! Sie bieten die ideale Lösung für die dringenden Verkehrsprobleme in dieser Region. Es ist immens wichtig, den Durchgangsverkehr aus den Siedlungen beziehungsweise Dörfern zu schleusen, um damit die Gebiete Fällanden, Schwerzenbach und Volketswil vom erdrückenden Durchgangsverkehr zu befreien. Lehnen Sie die unsinnigen Minderheitsanträge 71 und 72 von SP und Grünen ab, welche der Bevölkerung von Fällanden, Schwerzenbach und Volketswil weiterhin diesen Verkehr zumuten wollen. Dankeschön.

*Felix Hess (SVP, Mönchaltorf):* Ich spreche zum Minderheitsantrag 70, Umfahrung Binz. Die Realisierung der Umfahrung Binz auf der Achse Fällanden–Zollikerberg ist ein altes Anliegen der Bevölkerung

von Binz und Ebmatingen und der Gemeinde Maur und hatte ursprünglich nichts zu tun mit dem heute im Richtplan eingetragenen Wehrenbachtunnel. Sie dient der Entlastung des Ortskerns von Binz. Dieser Ortskern ist schon heute massiv belastet und sucht nach einer Entlastung. Allerdings müsste die Linienführung bei der Realisierung an die Bauzonen angepasst werden. Die Gemeinde Maur unterstützt den Eintrag in den Richtplan und ist damit gegen die Streichung. Der Streichungsantrag der Grünen Partei ist unverständlich, der Minderheitsantrag ist abzulehnen.

*Richard Hirt (CVP, Fällanden):* Zuerst eine Vorbemerkung: Ich kandidiere nicht mehr für den Kantonsrat und kann mich somit an die Fakten halten. (*Heiterkeit.*) Allerdings werde ich als Gemeindepräsident weiter wirksam sein.

Ich kenne die Verkehre in dieser Gegend seit 30 Jahren. Wir hatten gestern eine Sitzung bei der Volkswirtschaftsdirektion zur Zweckmässigkeitsprüfung Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach und ich muss sagen, diese Zahlen, die hier von grüner Seite genannt wurden, stimmen überhaupt nicht. Wir haben einen Fächer von Varianten, die im Studium sind. Die haben ganz andere Zahlen als das, was hier als Schreckgespenst an die Wand gemalt wird.

Woher kommt dieser Verkehr? Dieser Verkehr kommt eigentlich vom Pfannenstiel und vom linken Seeufer. Die haben nämlich keinen Anschluss an die Autobahn Richtung Sankt Gallen und Richtung Bern, also an die N1. Ich habe dazu einmal eine Anfrage gemacht. Die suchen den Anschluss an die Autobahn. Ein sehr grosser Teil sucht die Arbeitsplätze im Glatttal, wo eine sehr grosse Anzahl von Arbeitsplätzen geschaffen wurde – gottlob! Und diese gehen alle durch das Nadelöhr, und das ist der Kreisel Fällanden. Der Kreisel Fällanden ist der kleinste Kreisel der Welt. Er entspricht nicht den Normen der Baudirektion des Kantons Zürich, die sonst immer eher grosszügig sind, sondern da kommen die 40-Töner, welche Kies und Beton aus dem süddeutschen Raum bringen, fast nicht durch. Pro Tag sind es etwa zehn solche Lastzüge. Pro Tag haben wir 34'000 Fahrzeuge. Das entspricht zweimal dem Gotthard normal oder einmal dem Gotthard Stau. Diesen Verkehr möchten wir eigentlich aus dem Dorf haben. Warum? Wir haben den öffentlichen Verkehr so ausgebaut, dass wir in der Stosszeit einen Viertelstundentakt mit den Bussen führen können, der eben auch an die Strasse gebunden ist. Der steht jetzt im Stau, verliert



in der Stosszeit zum Teil sechs Minuten. Die Leute bekommen ihre Anschlüsse in Schwerzenbach und in Stettbach nicht mehr. Am Klusplatz ist das weniger tragisch, die Tramfrequenz ist dort natürlich genügend gross. Aber immerhin, die Rückfahrt ist dann zu klein. Es kreuzen sich drei Buslinien im Kreisel Fällanden, das heisst alle zwei-einhalb Minuten fährt in der Stosszeit im Durchschnitt ein Bus durch, so dass sich die Busse fast gegenseitig behindern. Also wir haben dummerweise in den öffentlichen Verkehr investiert und sollten nun von grüner Seite bestraft werden. Wir zahlen sehr viel für diese Busverbindungen an den Verkehrsverbund und wir sind bereit, dies weiterhin zu bezahlen. Aber bedenken Sie, an diesen beiden Kantonsstrassen, die sich mitten im Dorf kreuzen, leben auch Menschen, die jeden Morgen und jeden Abend leiden. Denken Sie an diese! Ich bin froh, dass hie und da auch der Mensch noch zur Umwelt gehört. Wenn Sie etwas für den öffentlichen Verkehr und für den Menschen tun möchten, dann bitte ich Sie, lassen Sie diese Linien im Verkehrsplan. Es wäre ja ein Witz, ein Treppenwitz der Geschichte, wenn ich im Kaspar-Escher-Haus über mögliche umweltschonende Varianten diskutiere und hier im Rathaus kommen wir dazu und wollen diese Übung streichen! Ich bitte Sie, stimmen Sie voll und ganz diesen Plänen zu, die hier als Linien eingetragen sind.

*Hans Jörg Fischer (SD, Egg):* Ich rede zur Binz. Binz ist an der Strecke Zollikerberg–Dübendorf, kann man sagen. Mitten durchs Dorf geht heute die Strasse. Dort wäre es kein Luxus, wenn man eine Umfahrungsstrasse bauen würde. Und zu Maur spreche ich noch. Die Umfahrung Maur ist auch so etwas. Die führt jetzt auch durchs Dorf, das ist die Strecke Dübendorf–Oberland oder Zürichsee. Wenn die Oberlandautobahn mal eröffnet wird, dann gibt es dort weniger Verkehr. Da wäre vielleicht eine Umfahrung nicht mehr nötig. Aber wir lassen sie drauf. Beide sollen auf dem Richtplan bleiben. Besten Dank.

#### *Abstimmungen*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 70 mit 93 : 68 Stimmen ab.**

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 71 mit 93 : 68 Stimmen ab.**

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 72 mit 94 : 68 Stimmen ab.**

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Wir kommen nun zur gemeinsamen Behandlung des Minderheitsantrags 73, des Antrags 73a, der Minderheitsanträge 74, 76 und 78. Zurückgezogen sind die Minderheitsanträge 75 und 77.

Objekt 27, «Glatttalautobahn, Zusammenschluss A53, A1, A51, A20»  
**Minderheitsantrag 73 Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:**

*Das Objekt 27, «Glatttalautobahn, Zusammenschluss A53, A1, A51, A20», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 2000 Mio. Franken)*

**Eventualminderheitsantrag 74 Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:**

*Falls die Glatttalautobahn gebaut wird, ist die Strecke Verzweigung Baltenswil–Verzweigung Seebach durchgehend unterirdisch zu führen.*

Objekt 28, «Nordumfahrung Kloten»

**Minderheitsantrag 76 Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:**

*Das Objekt 28, «Nordumfahrung Kloten» ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 50 Mio. Franken)*

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Namens der SP-Fraktion stelle ich Ihnen den Antrag, das Objekt 27, Glatttalautobahn, aus der Kommissionsvorlage zu streichen. Es wird uns da ein Vorhaben präsentiert, das eigentlich dazu dient, den Mehrverkehr aus der dritten Röhre Baregg Tunnel, dem Ausbau der A1 im Limmattal auf acht Spuren, der dritten Gubriströhre und dem Ausbau der N20 auf sechs Spuren, der A1 bei Winterthur auf acht Spuren und den Mehrverkehr auf der Oberlandautobahn aufzunehmen. Immer geht es um Lückenschliessung, Erhaltung der Netzfunktionalität, Entlastung der Siedlungen, Stärkung des Wirtschaftsstandortes Zürich und um das Phantom HLS-Strategie. Noch ein klei-

nes Stückchen und dann wird alles gut! Glauben Sie eigentlich, wir glauben Ihnen das? Offenbar glaubt dies auch die Eidgenossenschaft nicht, die in Anwendung der Kriterien und Prinzipien für den Sachplan Verkehr bei der Beurteilung verschiedenster Strassenverbindungen es nicht für nötig gehalten hat, dieses Vorhaben in den Sachplan Verkehr aufzunehmen.

Immerhin hat mir die Beschäftigung mit der Glatttalautobahn im Rahmen der Kommissionsarbeit einige vergnügliche Vormittage bereitet, an denen mit viel Engagement brainstormmässig herumgehirtet wurde, wie man 2 Milliarden Franken auch noch anders in Beton giesen könnte. Das haben wir zwar nicht so umfassend getan wie das Tiefbauamt. Es war aber immerhin viel billiger, denn das Tiefbauamt hat nur schon 6 Millionen Franken ausgegeben, um herauszufinden, dass man das Brüttiseller Kreuz nicht mit einem Tunnelanschluss zu einem Vollknoten ausbauen kann. Der lapidare Kommentar dazu aus dem Tiefbauamt «Das hat man sich damals wohl zu wenig überlegt» hat mich nicht überzeugt davon, dass das Beste an den 6 Millionen ist, dass man diese nicht auch noch für den Strassenbau zur Verfügung hat. Und diese Kapriolen, von einem artreinen bürgerlichen Strassentheater aufgeführt! Wenn man nicht mehr weiter weiss, schimpft man über die Rot-Grünen und den VCS. Das finde ich echt super!

Originellerweise führt die Linienführung des aktuellen Vorhabens exakt dort durch Bassersdorf, wo bei der Bahnunterführung der Zürcherstrasse seit Jahrzehnten eine weit vorausschauenderweise errichtete Strassenüberführung in der Landschaft steht und mit stoischer Ruhe darauf wartet, dass irgendwann einmal eine Autobahn unten durch gebaut würde. Allerdings würde die Glatttalautobahn jetzt zirka 30 Meter tiefer, unterhalb des Grundwasserstromes, durchführen. Das ist auch der Grund, warum der zu prüfende Halbanschluss Flughafen-Werft auf ein paar perfide autofeindliche Schwierigkeiten stösst. Dieser Anschluss dürfte nur über einen Kehrtunnel zu erreichen sein. Und bei diesem Ansinnen, für den motorisierten Individualverkehr wesentlich neue Kapazitäten zu produzieren, um angeblich Entlastung zu schaffen, geht es ausschliesslich darum, das Ziel des regionalen Verkehrskonzeptes vom Glatttal zu realisieren, um 30 Prozent Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu ermöglichen.

Ich bitte Sie, diesem Streichungsantrag zuzustimmen und die Glatttalautobahn zu streichen.

*Regierungsrätin Ursula Gut:* Die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes ist von grösster Bedeutung für die Standortqualität im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich. Hochleistungsstrassen sind auch die Voraussetzung für die angestrebte Bündelung des Strassenverkehrs bei gleichzeitiger Entlastung der Wohngebiete. Das Schlüsselement im künftigen Zürcher Hochleistungsstrassennetz ist die Glatttalautobahn. Sie bildet die Fortsetzung der auszubauenden Nordumfahrung Zürich und leitet den Verkehr durch das dicht genutzte mittlere Glatttal. Sie ist unverzichtbar für die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit und Betriebssicherheit auf der bereits heute stark belasteten A1 zwischen Zürich-Nord und Brüttiseller Kreuz. Die damit ermöglichte Entlastung der A1 ist ausserdem auch eine Voraussetzung für den geplanten Anschluss des Stadttunnels Zürich im Raum Dübendorf/Neugut.

Die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes auf der West–Ost-Achse liegt sicher auch im Interesse des Bundes. Trotzdem wurde die Glatttalautobahn vom Bundesrat bisher nicht als Vorhaben in den Sachplan Verkehr aufgenommen. Der Regierungsrat hatte in der Folge auf höchster Stelle beim Bund interveniert und eine Klärung verlangt, RRB 1662/2005 sowie erneut mit RRB 1653/2006. In dieser Situation ist alles zu vermeiden, was zu weiteren Unsicherheiten und Verzögerungen bei der Realisierung der Glatttalautobahn führen könnte.

Der Regierungsrat bedauert daher den von der Kommission in die Vorlage aufgenommenen erweiterten Prüfauftrag. Gemäss diesem müssten weitere aufwändige Machbarkeitsstudien erarbeitet werden, obwohl heute Klarheit darüber besteht, dass die Entlastung der A1, auch wenn Sie jetzt die Reihenfolge verändert haben, eine Grundvoraussetzung für die Anbindung des Stadttunnels ist, ein Ausbau der A1 in Folge der vorhandenen städtischen Bebauung beidseitig der bestehenden Autobahn praktisch nicht mehr möglich ist und die Glatttalautobahn die einzige Möglichkeit für eine Fortsetzung der auszubauenden Nordumfahrung Zürich bildet. Die von der Kommission beantragten Änderungen am Richtplangentext bezüglich Objekt und Vorhaben bilden ein unglückliches Signal gegenüber dem Bund und könnten somit ein für den Raum Zürich zentrales Strasseninfrastrukturvorhaben gefährden. Eine schnelle Realisierung der Glatttalautobahn und die Sicherstellung der dazu erforderlichen Finanzierung durch den Bund sind von grösster Bedeutung für den Kanton Zürich.

Ich beantrage Ihnen daher als Antrag 73a in Übereinstimmung mit der regierungsrätlichen Vorlage folgende Textänderungen:

### **Antrag 73a**

«Objekt»: Glatttalautobahn, Verzweigung Baltenswil–Verzweigung Seebach

*Neubau von 4-streifiger Autobahn mit Tunneln (in Koordination mit Stadttunnel Zürich, Nummer 2a, sowie Punkt 3.7a.2, Nummer 26); Machbarkeit Anschluss Dietlikon und Vollanschluss Opfikon in Prüfung; Abklassierungen in Wangen-Brüttisellen, Bassersdorf und Kloten, Begleitmassnahmen.*

Ich danke Ihnen.

*Priska Seiler Graf (SP, Kloten):* Wir von der SP-Fraktion wehren uns gegen den Bau der Nordumfahrung Kloten, weil sie wertvolles Siedlungsgebiet zerschneiden wird. Zudem ist es ein wichtiges Naherholungsgebiet, das zudem noch in der Ostanflugsschneise liegt. Die Lärm- und Schadstoffbelastung der Bevölkerung ist also enorm in dieser Gegend. Wir haben dann den Eventualminderheitsantrag gestellt, der eine vollständig unterirdische Streckenführung will. Wir sind uns bewusst, dass dies eine sehr teure Lösung darstellt, aber die Anwohnerinnen und Anwohner müssen vor zusätzlichen Lärm- und Schadstoffemissionen geschützt werden. Das ist übrigens auch die offizielle Meinung der Stadt Kloten. Sie will auch eine vollständige unterirdische Streckenführung.

Damit aber der Effekt von «mehr Strassen – mehr Verkehr» nicht eintreten kann, muss die Dorfstrasse abklassiert werden und es sind flankierende Massnahmen absolut zwingend. Diese Forderung entspricht nun aber exakt dem Eventualminderheitsantrag 78 der Grünen. Wir haben das im Eifer des Gefechtes nicht richtig gemerkt und haben jetzt doch eingesehen, dass uns der Antrag der Grünen eigentlich viel besser gefällt als unser eigener. Wir ziehen unseren zurück zu Gunsten des Antrags der Grünen.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Minderheitsantrag 77 ist damit zurückgezogen.

*Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen):* Ich bin Mitglied der Geschäftsleitung der Zürcher Planungsgruppe Glatttal, die am Variantenfächer für die Glatttalautobahn wesentlich mitbeteiligt war. Ich unterstütze eigentlich die Worte von Regierungsrätin Ursula Gut, kann aber schlussendlich auch mit dem Kommissionsantrag leben, so wie er heute besteht.

Die Linienführung der Glatttalautobahn wurde im Rahmen der Strategie Hochleistungstrassen erarbeitet. Parallel dazu wurde der Stadttunnel in der Variante Neugut festgelegt. Der Verzicht auf die Glatttalautobahn zwischen Kloten und Seebach würde dazu führen, dass die A1 ungenügend entlastet wird. Somit wird die Realisierung des Stadttunnels beim Anschluss Neugut verunmöglicht oder massiv erschwert. Die A1 zwischen Brüttsellen und Zürich ist bereits heute stark überlastet, das Hochleistungstrassennetz im Raum Zürich und im Glatttal ebenfalls. Eine Entlastung müsste eigentlich bereits vorhanden sein. Die täglichen Staus belegen dies; Sie können das jeden Tag feststellen. Im Richtplan 1995 ist die K10 als reine Verbindung zwischen Oberland- und Unterlandautobahn eingetragen und führt demnach richtigerweise von Brüttsellen nach Kloten. Diese Variante wurde in der Zweckmässigkeitsbeurteilung ebenfalls untersucht, wobei nachgewiesen wurde, dass sie nur eine geringe Verkehrsbelastung aufweisen würde und somit die A1 nur geringfügig entlastet werden könnte. Die Analyse der Verkehrsströme im Raum Dübendorf/Brüttsellen hat aufgezeigt, dass die durchgehende Glatttalautobahn zwischen Baltenswil und Seebach das Schlüsselement der Strategie HLS in der Agglomeration Zürich darstellt. Sie schafft die notwendige Entlastung der A1 für die Anbindung des Stadttunnels und verbessert die Anbindung des Flughafens durch die Entlastung der Autobahnverzweigung Zürich-Nord. Die Glatttalautobahn stellt im weiteren Sinn eine Fortsetzung des Ausbaus an der Nordumfahrung dar und führt somit zu einem zusammenhängenden Netz, das die Zielsetzungen des Sachplans Strasse erfüllt. Damit liegen auch gute Argumente vor, um die rasche Finanzierung der Glatttalautobahn durch den Bund zu beantragen, und da ist ja der Regierungsrat wieder vorstellig geworden. Der Kanton Zürich hat dies bereits mehrmals gegenüber den Bundesbehörden gefordert. Die Bevölkerung des Glatttals wird es Ihnen danken, wenn die Glatttalautobahn, das heisst wenigstens der Zusammenschluss, wie es die Kommission vorsieht, A51–A20, in den Richtplan aufgenommen wird und diese auch innert nützlicher Frist realisiert

werden kann. Ein grosses Problem – das hat auch Regierungsrätin Ursula Gut bereits ausgeführt – ist der Ausweichverkehr in die Siedlungsgebiete der Gemeinden zwischen Brüttisellen und Zürich-Nord, der täglich vorkommt, der täglich und zunehmend in Folge ständiger Überlastung und Stausituationen auf der A2 zwischen Brüttisellen und Schöneich stattfindet.

Wir wollen diese unhaltbaren Zustände eliminieren. Die SP und die Grünen mit ihrer hysterischen Strassenverhinderungspolitik wollen anscheinend keine Entlastung der Einwohner im Glatttal. Allen andern empfehle ich, dem Kommissionsantrag oder besser noch dem regierungsrätlichen Antrag zuzustimmen und alle Minderheitsanträge abzulehnen. Ich danke Ihnen.

*Natalie Vieli (Grüne, Zürich):* Ich spreche zu den Anträgen betreffend die Glatttalautobahn. Die Grünen unterstützen Antrag 73 und 74 zur Streichung beziehungsweise durchgehend unterirdischen Führung der Glatttalautobahn, sollte sie denn überhaupt gebaut werden. Mit dem Bau der Glatttalautobahn, ehemals als K10 oder Bypass bekannt, sollen für rund 3 Milliarden Franken zehn Kilometer Strasse gebaut werden. Die zweckmässigste und kostenwirksamste Lösung sei das, lesen wir im Erläuterungsbericht. Kostenwirksam ist sie definitiv, das ist nicht wegzudiskutieren. Wie steht es mit der Zweckmässigkeit? Nun, das hängt wohl vom Zweck ab, den man da verfolgt. Wenn man damit einen gigantischen Mehrverkehr erreichen will, dann ist die Zweckmässigkeit sicherlich gegeben.

Mit der Glatttalautobahn zwischen Seebach und Bassersdorf wird eine neue Parallelroute zur Nordumfahrung A1/A20 eröffnet. Damit erhofft man sich, dass Kapazitäten frei werden im chronisch überlasteten mittleren Glatttal, insbesondere dem Brüttiseller Kreuz. Nebst der Binsenwahrheit, dass mehr Strassen auch mehr Verkehr zur Folge haben, sorgen die Strassenfantasten aber gleich auch selber wieder dafür, dass das mittlere Glatttal dem Verkehrskollaps geweiht ist. Denn genau hier, wo sie eine Entlastung herbeiführen wollen, soll eben auch nach ihrem Wunsch ihr Lieblingskind, der Stadttunnel – oder vielleicht ist auch der Waidhaldetunnel das Lieblingskind, wie auch immer –, hier angeschlossen werden. Die Glatttalautobahn wird zur Schlüsselstelle im internationalen Transitverkehr zwischen Nord-Süd von Deutschland–Unterlandautobahn–Oberlandautobahn–San Bernardino bis Italien und zwischen Ost–West von Sankt Gallen–Winterthur-Flughafen

bis nach Bern. Dies wird einen enormen Mehrverkehr auslösen. Ich höre schon den Ruf nach einem Ausbau auf sechs Streifen!

Dass die Linienführung weit gehend unterirdisch erfolgen soll, hat nur eine Verbesserung fürs Auge und fürs Gehör zur Folge. Die produzierten Schadstoffe fallen auch im Tunnel an und treten punktuell hoch konzentriert an die Frischluft mitten in dicht besiedelten Lebensräumen. Zudem tritt auch diese Blechlawine wieder ans Tageslicht und belastet im Bereich der Anschlusswerke und Tunnelportale, insbesondere in Baltenswil und Kloten, Umwelt und Bevölkerung massiv. Es wird zwar stolz angeführt, mit dem Anschluss im Grindel würden Bassersdorf und Kloten direkt an die Glatttalautobahn angeschlossen, was eine Entlastung bedeute und Abklassierungen der örtlichen Hauptstrassen ermögliche. Als ob alle einmal mit dem Auto aus den Orten rausfahren würden und die Ortsstrassen hinterher in Spielplätze umgewandelt werden könnten! Dem ist natürlich nicht so. Mit der Glatttalautobahn und diesem Anschluss wird ein neuer Zubringer mit grösserer Kapazität für alle umliegenden Gemeinden geschaffen. Das hat eine massive Verschärfung der bereits heute zum Teil prekären Verkehrssituation zur Folge. Es wird sich ein nicht zu schluckender Mehrverkehr in diese Gemeinden ergiessen.

Ich bitte sie deshalb, diesen Wahnsinn aus dem Richtplan zu streichen. Unterstützen sie den Antrag 73!

*Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen):* Der Stau vom Gubrist bis zum Brüttseller Kreuz, der Stau vor Zürich und der stockende Verkehr vom Flughafen bis zu den erwähnten Staus, diese Verkehrsüberlastungsbarrieren bilden einen allabendlichen und allmorgendlichen Pfropfen auf das Zürcher Unterland. Der Zugang in und Weggang aus dem Bezirk Bülach innert vernünftiger Zeit wird verunmöglicht, so vom Embracher Tal in die Stadt Zürich. Wer von der Region Bülach ins Glatttal will, wer von Bassersdorf, Nürensdorf, Kloten nach Schwamendingen will, steht statt fährt, hottert statt wirtschaftet. Mit jedem Pendler, der still steht, verliert eine Familie Familienzeit oder ein Unternehmen Arbeitszeit und damit eine Lebensregion, nämlich diejenige, aus der gependelt wird, Attraktivität. Solche Verkehrspfropfen sind nicht nur für den Flaschenhals eine Belastung, sondern für die ganze Flasche ein Standortnachteil. Flüssiger Pendlerverkehr ist für die Attraktivität ländlicher Regionen elementar und die Glatttalautobahn ist ein wahrer Verflüssiger, ein logischer Ringschluss der A1.



Nicht nur eine Investition in eine neue Strasse, sondern eine dringende Erleichterung für einen ganzen Kantonsteil. Schleichwege, die heute mittels Polizeikontrollen vor dem Verkehrsdruck behütet und für Velofahrer, Inline-Skater und Spaziergänger gesichert werden müssen, solche Schleichwege werden natürlicherweise entlastet. Alle von Ihnen, die früher Bächli gestaut haben – ich mache das teilweise noch heute –, wissen, wie das ist mit Fliessen und Flüssen, auch mit Verkehrsflüssen. Die Glatttalautobahn ist die Lösung. Wichtig ist, dass sie kommt. Sie, die es wagen, einen Minderheitsantrag dagegen zu vertreten, wollen den Propfen auf dem Unterland lassen, eine Region abbinden. Dieses Verhalten ist unverständlich, der Antrag gehört verworfen.

*Thomas Maier (GLP, Dübendorf):* Auch diesem Minderheitsantrag werden die Grünliberalen zustimmen. Ich spreche zum Minderheitsantrag 73. Das Verkehrsproblem in Bassersdorf mit seinem grossen Ziel- und Quellverkehr auch aus den Gemeinden Nürensdorf und Brütten wird mit dieser Glatttalautobahn nicht gelöst. Wegen der grösseren Zubringerkapazität der Glatttalautobahn wird die prekäre Situation in Bassersdorf noch verschärft. Der Verkehr zwischen Flughafen und Winterthur wird weiterhin durch das Dorfzentrum Bassersdorf fliesen. Die Glatttalautobahn zwischen Seebach und Bassersdorf ist eine neue Parallelroute zur Nordumfahrung A1/A20. Damit werden Kapazitäten frei beim Brüttiseller Kreuz und Oberlandautobahn-Anschluss A53 wie dem Anschluss Neugut/Wallisellen, wo der Stadttunnel angeschlossen werden soll. Die Glatttalautobahn samt Umfahrung Kloten ist Schlüsselstelle einer zusätzlichen Transitverbindung Nord–Süd und Ost–West. Diese neue Transitstrecke zieht zusätzlichen Verkehr an – internationalen Verkehr. Für uns sind diese Aussichten alles andere als rosig und daher stimmen wir dem Minderheitsantrag zu.

*Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden):* Ich spreche zum Minderheitsantrag 76. Der Transitverkehr, welcher die Bevölkerung Klotens früher stark belastete, wird heute über die Hochleistungstrasse abgewickelt. Und dann wollen Sie auch noch eine Glatttalautobahn, die Kloten einmal vielleicht – ich hoffe es zwar nicht – entlasten würde. Die Nordumfahrung Kloten sollte also ausschliesslich dem Regionalverkehr dienen, einem Verkehr, der zu einem grossen Teil auf die Schiene und in den öffentlichen Bus gehört. Für diesen Regionalverkehr brauchen wir keine Strasse zu bauen, sondern wir müssen den

öffentlichen Verkehr ausbauen. Die Idee, nördlich von Kloten durchs schönste Kulturland eine Strasse zu bauen, ist einfach absurd; es ist kulturlos. Ausgerechnet der Bevölkerung dieser Stadt, die bereits vom Flughafen stark belastet ist, will man dieses Naherholungsgebiet wegnehmen. Bereits wurden übrigens in diesem Naherholungsgebiet schon wieder Quartiere gebaut, die dann unmittelbar an die zukünftige Nordumfahrung grenzen würden. Deren Bewohnerinnen und Bewohner wären also direkt vom Lärm und den Schadstoffen betroffen wie heute diejenigen, die in der Mitte von Kloten wohnen. Was geschieht in Zukunft mit diesen Menschen? Sollen sie sich mit Lärmschutzwänden abfinden? Oder wollen Sie dann wieder eine Umfahrungsstrasse bauen? Dies kann doch nicht die Lösung sein! Bei dieser Umfahrungseuphorie machen die Grünen nicht mit.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Die EVP sagt Ja zur Linienführung, wie sie vorliegt im Grundsatz. Wir sind der Meinung, dass das Brüttiseller Kreuz entlastet werden muss und eine Verbindung ins Oberland eben dringend notwendig ist. Wir sind auch der Meinung, dass eine Nordumfahrung Kloten – aber unterirdisch selbstverständlich – notwendig ist, weil es nicht nur regionaler Verkehr ist, sondern da kommen eben sehr viele Lastwagen. Wenn Sie am Morgen dort stehen, sehen Sie, wie lange die Staus sind, die sich vor der Kreuzung jeweils ansammeln. Bassersdorf hat man schon zu Zeiten von Regierungsrat Alois Günthard das Versprechen gegeben, die Strasse zu bauen, und man hat den Bahnhof deswegen ausserhalb des Dorfes gebaut und gesagt «Dafür bekommt ihr diese Strasse». Ich habe mit dem Gemeindepräsidenten gesprochen: Die warten heute noch auf das Einlösen dieses Versprechens, was mit dieser Vorlage nun tatsächlich gemacht würde. Auch der Klotener Stadtrat ist klar der Meinung, dass diese Linienführung sinnvoll und erwünscht ist. Da wir selbstverständlich der Meinung sind, man müsse das umweltfreundlich und umweltschonend – auch für die Leute schonend, ohne Lärm – machen, sind wir für die unterirdische Linienführung. Aber im Grundsatz ist das Konzept nötig. Ich mache es bewusst kurz, weil alle die Details kennen und wir eigentlich ein wenig vorwärts kommen sollten in diesem Rat mit den Beratungen.

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang):* Sie werden jetzt dann gleich in der Mehrheit dem Eintrag der Glatttalautobahn zustimmen; das wird

so sein. Ich bitte Sie dann aber, sich wenigstens einen Ruck zu geben und dem Antrag 74 zuzustimmen und hier die vollständige unterirdische Linienführung einzutragen, und zwar sowohl bei Seebach, Rüm- lang wie auch bei Baltenswil. Diese Autobahn führt sehr nahe am Siedlungsgebiet vorbei, sowohl in Seebach als auch bei Baltenswil, sehr nahe bei Siedlungen. Diese Autobahn würde die Belastung für diese Wohngebiete sehr stark vergrössern. Sie wäre aber auch mit zu- sätzlichen Belastungen für die Gemeinde Rüm- lang verbunden, und die Gemeinde Rüm- lang trägt nicht zu wenig Lasten für die Allgemeinheit und für die gesamtkantonalen Interessen. Man muss sich nämlich vor- stellen, wie diese Autobahn ausgestaltet wird. Wenn sie abzweigt und dann über die bestehende Autobahn hinüberfährt – also eine Überfüh- rung –, dann wird das mit einer gewaltigen Talsperre bei der Waldegg wegführen und dann in einer steilen Rampe hinunter, damit sie noch vor der Bahn unter der Bahn durch kann, dann unter der Flughofstras- se durch, unter der Glatt durch; das wird eine sehr steile Abfahrt ge- ben. Ich bitte Sie, diese Belastung zu bedenken und was dies für die Gemeinde dort bedeutet. Es wird auch unnötig Landwirtschaftsland verloren gehen. Ich glaube nicht, dass Sie Interesse daran haben, dass weitere Bauernbetriebe aufgeben müssen, weil hier unnötig Kultur- land verloren geht. Es ist auch topografisch sinnvoll, weil die Auto- bahn ansteigt. Da könnte man diese Steigung benützen und die Auto- bahn unterqueren. Ich bitte Sie, stimmen Sie den Optimierungen hier zu, damit die Autobahn, wenn sie denn schon kommen muss, sied- lungsverträglich kommt.

*Alfred Heer (SVP, Zürich):* Ich habe eine Frage zum Ordnungsantrag von der SP-Fraktion. Wir haben ja ausnahmsweise grosses Vertrauen gezeigt. Sie haben diesen Ordnungsantrag dem Präsidium schriftlich hinterlegt. Mit dem Ordnungsantrag haben Sie die Referenten für die Minderheitsanträge bekannt gegeben und Sie haben begründet, dass Sie nur einmal sprechen werden und dass nur der Referent zu all die- sen Minderheitsanträgen sprechen wird. Ich bin der Meinung, dass dieser Ordnungsantrag zu Stande gekommen ist. Und im Weiteren bin ich der Meinung, dass dieser Antrag, den Sie gestellt haben, für das Präsidium verbindlich ist, dass Sie die Redner gemeldet haben und Sie nicht beliebig einfach Redner hinzufügen können, wie es Ihnen be- liebt. Sonst müssen Sie solche Anträgen nicht mehr stellen, Ruedi Lais. Sie haben unser Vertrauen aufs Übelste missbraucht.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Liebe Konditionsschwache, wir haben ja nicht irgendwelche Freiheiten, die Redezeit hier einzuschränken oder frei zu legiferieren, sondern wir haben uns an ein Geschäftsreglement zu halten. Wir haben gemeinsam beschlossen: gemeinsame Beratung sehr vieler Minderheitsanträge. Gemeinsame Beratung heisst, dass man eben die Beratung zusammenlegt und am Schluss einzeln abstimmt. Die Namen, die Alfred Heer hier zu Recht gefunden hat, sind unsere Fraktionssprechenden. Die hätten theoretisch zehn Minuten Redezeit. Wir verzichten selbstverständlich jedes Mal auf die volle Ausschöpfung der zehn Minuten. Wir haben uns sehr bemüht, nur einmal zu sprechen. Ich weise Alfred Heer aber darauf hin, dass zum Paket B drei Leute seiner Fraktion gesprochen haben, zum Paket E haben zwei Leute seiner Fraktion gesprochen. Also ich denke, wir sollten hier nicht in Aufgeregtheit machen. Wenn es um so grosse Projekte geht, dürfen auch einmal zwei sprechen. Da haben wir auch bei Ihnen nichts dagegen. Insbesondere, wenn es sich um Gemeindepräsidenten handelt, dann denke ich, dass die Kirchtürme doch ein bisschen wackeln dürfen.

*Adrian Bergmann (SVP, Meilen):* Bei Bassersdorf haben wir viel Verkehr. Handlungsbedarf in dieser Region ist sicher vorhanden. Es stellt sich halt immer wieder die Frage der Prioritäten. Die Kommission hat lange um eine optimale Linienführung der Glatttalautobahn gerungen. Vor uns liegt ein Kompromiss. Das immer wieder gehörte Argument «Glatttalautobahn vor Stadttunnel» trifft insofern ins Leere, als die Glatttalautobahn unter anderem Aubrugg, aber nicht die Nordumfahrung entlastet, sondern unter anderem als Zubringer zur Nordumfahrung dient. Brüttsellen/Neugut könne man nicht mit mehr Verkehr belasten, heisst es auch immer wieder von der Verwaltung. Im kurzen Abschnitt Neugut–Brüttseller Kreuz kann problemlos mit je einer zusätzlichen Fahrspur eine prognostizierte Überlastung reduziert werden. In Südfrankreich wurde die Autobahn entlang dem Mittelmeer trotz vieler Brücken mit zusätzlichen Fahrspuren erweitert. Wenn das die Franzosen können, dann schaffen wir diese Fahrspurserweiterung bei den paar Brücken und der kurzen Distanz zwischen Brüttsellen und Neugut ja bestimmt auch.

Es wird immer wieder behauptet, der Stadttunnel bringe Verkehr. Richtig ist aber auch, dass der Stadttunnel Verkehr aufnimmt, der

sonst die Nordumfahrung verstopfen würde. Der Rat hat sich mit Vorstössen schon mehrfach für eine Priorisierung des Stadttunnels vor der Glattalautobahn ausgesprochen. Der Antrag des Regierungsrates beinhaltet auch die Streichung von Anschlüssen. Das wollen wir in diesem Fall nicht. Die SVP-Fraktion wird am Kommissionsantrag festhalten und die Minderheitsanträge und den Antrag der Regierung ablehnen.

*Werner Scherrer (FDP, Bülach):* Wir sprechen hier grundsätzlich nicht über verschiedene Orte, sondern über eine Stadt: über die Glattalstadt, über einen Bereich mit einer enormen Zukunft, mit Wachstumsaussichten, wie sie uns klar dargelegt werden. Aus diesem Grund ist es klar, dass die Bereiche Glattalautobahn, die Nordumfahrung Kloten wie auch die neue Flughafenstrasse in Opfikon wichtig sind hier in diesem Bereich. Damit man neben dem öffentlichen Verkehr eben auch den MIV entsprechend planen kann, sind diese Optionen offen zu halten. Die Streichungsanträge sind abzulehnen.

#### *Abstimmungen*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 73 mit 101 : 65 Stimmen ab.**

**Der Kantonsrat lehnt den Antrag 73a mit 85 : 68 Stimmen ab.**

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 74 mit 86 : 63 Stimmen ab.**

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 76 mit 106 : 65 Stimmen ab.**

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Die Minderheitsanträge 75, 77 und 78 sind zurückgezogen. Wir kommen zu den Minderheitsanträgen 79 und 80, gemeinsame Behandlung.

*Priska Seiler Graf (SP, Kloten):* Wir wussten nicht, dass die Grünen den Minderheitsantrag 78 jetzt definitiv zurückziehen. Wir haben ja gesagt, wir werden ihn unterstützen, also werden wir ihn auch übernehmen. Demzufolge ist nichts zurückgezogen, sondern es ist ein SP-Antrag.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Der Minderheitsantrag 78 war ein Antrag von Peter Weber ganz allein. Sie haben gesagt, Sie würden ihn unterstützen. Der Antrag ist aber zurückgezogen. Dann hätten Sie sagen müssen, Sie übernehmen diesen Minderheitsantrag und stellen ihn als Antrag.

Beantragen Sie Rückkommen auf den Minderheitsantrag 78? (*Priska Seiler Graf verneint.*) Sie beantragen es nicht. Dann schreiten wir jetzt fort. Die Minderheitsanträge 79 und 80 werden gemeinsam behandelt.

Objekt 30, «Wehntalerstrasse, Regensdorf–Anschluss Affoltern»

***Minderheitsantrag 79 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Das Vorhaben Ausbau «Wehntalerstrasse, Regensdorf–Anschluss Affoltern», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten unbekannter Höhe)*

***Eventualminderheitsantrag 80 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:***

*Falls die Wehntalerstrasse in diesem Abschnitt auf drei Spuren ausgebaut wird, ist die dritte Spur als Trasse für eine Stadtbahn zu reservieren.*

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Dieses Vorhaben, das wir streichen möchten, war nicht in der Regierungsvorlage enthalten. Dieses Objekt 30 stammt von einem Katzensee-Spezialisten der Extraklasse. Ich werde mich daher hier nicht auf eine Diskussionsrunde über alle Schutzfestlegungen äussern, die diese äusserst wertvolle Landschaft schützen sollen gegen Siedlungs-, Verkehrs- und Freizeitdruck. Jedenfalls ist die Formulierung des Vorhabens unerfüllbar. Die Formulierung lautet ja «abzustimmen mit dem Moorschutz». Entweder ist man für den Moorschutz oder man baut eine Strasse. Abzustimmen gibt es da gar nichts; entweder – oder! Eins zu null – The winner takes it all. Ich bitte Sie, unserem Antrag zuzustimmen.

Ebenfalls bitte ich Sie, unserem Eventualminderheitsantrag zuzustimmen, dass wenn dann schon am Moor etwas geschmälert werden muss, die Nutzung nicht einfach nur Individualverkehr ist, sondern dass es öffentlicher Verkehr sein kann. Danke.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Da werde ich sehr hellhörig, wenn steht «abzustimmen mit Moorschutz». Da machen die Grünen keine Kompromisse, da wehren wir uns für jeden Seggenstock und jeden Schilfhalm. Diese Strasse führt mitten durch eine Moorlandschaft. Auf der einen Seite das Hänsiried und auf der andern Seite die Katzenseen, und dazwischen jeweils am Morgen und am Abend Stau, und zwar in die Stadt hinein. Hinaus habe ich selber noch nie einen Stau erlebt. Da wird grosse Freude entstehen, wenn man zweispurig stauen kann! Der Stau beginnt am Morgen bereits im Schenkelberg, also vor Adlikon. Konsequenterweise müsste man also diese zweite Stauspur bis Adlikon durchziehen. Dieser Richtplaneintrag geht zu Lasten der Moorlandschaft, deren Schutz von der Bundesverfassung gewährleistet ist. Man kann diesen Eintrag nicht mit dem Moorschutz abstimmen. Man muss ihn ganz einfach hier und heute ablehnen. Und konsequenterweise ist die Vorstellung, dass hier ein Trassee für eine Stadtbahn gebaut werden soll, für mich völlig abwegig. Aber wir sehen das dann noch beim ÖV. Dort steht ja «Trasseeführung ist zu überprüfen.» Wir unterstützen den Minderheitsantrag 79, aber nicht 80.

*Brigitta Leiser (CVP, Regensdorf):* Ich spreche zum Minderheitsantrag 79. Das Objekt 30, Ausbau Wehntalerstrasse–Regensdorf–Anschluss Affoltern. Es ist wirklich ein Vorhaben, wie wir heute auch schon gehört haben. Es ist zurzeit nicht realisierbar – und dies wegen Natur- und Moorschutz. Wir hoffen, mit der neuen Auffahrt zur A1 als Folge des Ausbaus des Gubristtunnels etwas Linderung zu erhalten. Der Rückstau wird damit aber nicht gelöst. Aus diesem Grund muss das Objekt 30, Ausbau der Wehntalerstrasse–Regensdorf–Anschluss Affoltern trotzdem in den Richtplan aufgenommen werden. Es geht mir da auch um Trasseesicherung. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag 79 abzulehnen. Danke.

*Marcel Burlet (SP, Regensdorf):* Schauen Sie jetzt einmal nicht in Ihre Zeitung, sondern auf diese Karte. Sie haben hier das nationale, ganz wichtige Schutzgebiet. Da kann man nicht einfach darüber hinweg gehen, das hat Robert Brunner gesagt. Die Grünen haben den Finger auf die Wunde gelegt und wir übernehmen es jetzt. Es ist effektiv so: Diese dreispurige Wehntalerstrasse mitten durch ein Naturschutzgebiet ist wie eine Faust aufs Auge. Jetzt gibt es einen Kompromiss. Ich

wollte noch vorausschicken, das haben nämlich viele Leute vergessen: Man hat kürzlich dieses Naturschutzgebiet – KPB-Präsident Hans Frei kann das bestätigen – um eine grössere Fläche ausgedehnt und verschiedene Grundanstösser haben Rekurs eingelegt. Also von daher hat man heute ein grösseres, ein besseres Schutzgebiet. Auf dieser Position kann man mit einem Kompromiss, dem Eventualminderheitsantrag 80, politisieren. Es entsteht eben in Regensdorf auch etwas Gleiches wie im Glatttal: das «Glow Regensdorf», das «Glow Furttal», nicht nur das «Glow Glatttal». Wenn wir also dieser dritten Spur zustimmen, dann soll sie reserviert sein für einen öffentlichen Verkehr. Sie werden dann sehen, dass wir im Kapitel 4.3 zum öffentlichen Verkehr noch einen Zusatzeintrag haben. Wir haben das in der KEVU beantragt. Zuerst war es ein Minderheits-, jetzt ist es Mehrheitsantrag, weil es so eine gute Idee ist. Es ist die Flughafenbahn West. Ein Strang geht nach Rümlang und ein anderer nach Regensdorf. Das wäre jetzt im Strassenkapitel die logische Konsequenz, wenn wir die dritte Spur für den öffentlichen Verkehr reservieren. Nur so sind wir bereit, in diesem ökologisch sehr sensiblen Gebiet überhaupt ein paar hundert Quadratmeter mehr Strasse zuzulassen.

*Alfred Heer (SVP, Zürich):* Marcel Burlet, ich habe eine Frage: Heissen Sie Keller per Zufall? Heissen Sie Keller? Denn auf der Liste, die Ruedi Lais uns abgegeben hat, hat er versprochen, dass sich nur ein SP-Vertreter dazu äussern wird, und der heisst Keller. Ich muss sagen, Ruedi Lais, was Sie heute wieder geboten haben! Ich habe Sie einmal als Falschspieler bezichtigt anlässlich einer Budgetdebatte und ich bin immer wieder froh, habe ich mich dafür nicht entschuldigt.

*Ratspräsident Hartmuth Attenhofer:* Alfred Heer, ich bitte Sie, sich im Ton ein bisschen zu mässigen. Ruedi Lais hat Ihnen vorhin erklärt, was Sache ist.

#### *Abstimmungen*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 79 mit 89 : 72 Stimmen ab.**

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 80 mit 84 : 70 Stimmen ab.**



Objekt 31, «A53, Oberlandautobahn, Anschluss Oberuster–Kreisel Betzholz»

***Minderheitsantrag 81 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das Objekt 31, «A53, Oberlandautobahn, Anschluss Oberuster–Kreisel Betzholz», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten 1000 Mio. Franken)*

***Eventualminderheitsantrag 82 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Falls die Oberlandautobahn gebaut wird, ist deren Realisierungshorizont langfristig anzusetzen.*

***Eventualminderheitsantrag 83 Roland Munz, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Falls die Oberlandautobahn gebaut wird, ist das Vorhaben wie folgt zu ergänzen: «Linienführung in Prüfung».*

Objekt 32, «Westtangente Wetzikon»

***Minderheitsantrag 84 Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das Objekt 32, «Westtangente Wetzikon», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. (Kosten unbekannter Höhe)*

*Roland Munz (SP, Zürich):* Werte Anwesende auf der Tribüne und im Ratssaal, was verspricht man sich von der Oberlandautobahn? Nun, sie soll die Lücke im Autobahnnetz schliessen, welche zwischen Uster und dem Kreisel Betzholz besteht. «Warum?», würde ein kleines Kind wohl fragen. Es würde vermutlich als Antwort hören, das sei nötig um den Menschen, die dazwischen wohnen, leben, zur Schule gehen, etwas weniger Verkehr zumuten zu müssen, damit sie ruhiger schlafen können. Süss diese Antwort! Sicher auch ein wenig kindlich-naiv.

An zehn verschiedenen Orten hat das Tiefbauamt vor wenigen Jahren eine Verkehrszählung durchgeführt und die Entlastungswirkung durch die Oberlandautobahn berechnet. Das Resultat ist ziemlich ernüchternd: Nach einer Investition von mehr als 1 Milliarde Franken würden von den zehn untersuchten Punkten nur gerade an dreien eine

spürbare Entlastung entstehen. Demgegenüber stünden markante Verkehrszunahmen an der Bahnhofstrasse und an der Usterstrasse in Wetzikon und eine gegenüber heute praktisch unveränderte Belastung in den Siedlungsgebieten von Pfäffikon, Sulzbach und Gossau. Den Anwohnerinnen und Anwohnern des Ortseingangs von Wetzikon wird die Oberlandautobahn höchstens kurzfristig eine Erleichterung bringen. Heutige Quartierstrassen werden zu Zubringerstrassen. Zubringerstrassen zur Oberlandautobahn führen somit mitten durch Wohngebiete von hoher Wohnqualität. Und insbesondere dort wird es langfristig zu einer klaren Zunahme des Verkehrsvolumens kommen. Zubringer bringen ja irgendwas zu – Verkehr in dem Fall – und der Verkehr nimmt dann auch in den Wohnquartieren zu. Der fast jeden Samstag zelebrierte Stau, bedingt durch die Einkaufszentren im Bereich Hinwil und Wetzikon, verbleibt dabei weiterhin auf dem lokalen Strassennetz, kann also nicht umgelagert werden. Hier ist sogar eine Mehrbelastung zu erwarten. Indem nämlich über die Oberlandautobahn die Region für die Automobilistinnen und Automobilisten noch rascher erreichbar wird, würde das lokale Strassennetz nach den Anschlüssen noch mehr belastet durch die Einkaufenden, welche die in Verkennung jeder siedlungspolitischen Verantwortung auf der grünen Wiese gebauten Einkaufszentren ansteuern wollen. Das ist nicht nur lärmig und bringt mehr Luftschadstoffe in die Region – wir wissen das auch vom Flugverkehr –, durch Neubelärmung sinkt auch der Wert vieler Liegenschaften. Die Bevölkerung wird also nicht entlastet, sondern im Gegenteil durch Mehrverkehr, Lärm und Gestank zusätzlich belastet.

Ich zitiere in diesem Zusammenhang den Regierungsrat aus Unterlagen zur Oberlandautobahn aus dem Jahr 2002, Zitat: «Allerdings bleibt als Folge der Anschlüsse und der allgemeinen Verkehrszunahme der Verkehrsdruck auf das Strassennetz innerhalb des Siedlungsgebietes von Wetzikon gleich oder wird noch verstärkt.» Die Geschichte von der massiven Entlastung der Wohngebiete ist also nichts weiter als ein Märchen; ein schönes zwar, aber eben nicht mehr. Vielmehr soll das Strassennetz im Oberland wohl erweitert werden für diejenigen, die noch immer darauf bestehen, Tag für Tag allein in ihren Autos hockend zu pendeln oder einfach so ihren Spass zu haben am Autofahren, wie wenn es keine Klimaerwärmung und keine durch die immer grösser werdende Mobilität mindestens mitverursachten Schäden an Gesundheit von Mensch, Natur und Bausubstanz gäbe.

Ja, die Oberlandautobahn gefährdet auch die Natur. Namentlich wird eine Moorlandschaft von nationaler Bedeutung beeinträchtigt. Obwohl dieses Objekt zu einem grossen Teil unterirdisch realisiert werden soll, ist sowohl für die Bauzeit wie auch für den späteren Betrieb der Autobahn mit massiven Schäden an diesem Moorgebiet zu rechnen. Die Hoch- und Flachmoore werden durch den Tunnel in ihren hydrologischen Verhältnissen ganz sicher gestört. Als weitere Folgen des Autobahnbaus sind der zunehmende Bodenverbrauch und die Zersiedelung zu erwähnen; hier gehe ich jetzt aber nicht in die Tiefe. Die Oberlandautobahn insgesamt ist eine gigantische Fehlplanung aus der Strassenbaueuphorie der frühen Siebzigerjahre des letzten Jahrhunderts. Ich begrüsse sie im neuen Jahrtausend und bitte Sie, mit uns zusammen diesen Anträgen stattzugeben, diese Objekte also zu streichen.

*Felix Hess (SVP, Mönchaltorf):* Lieber Roland Munz, Ihre Überlegungen, die Sie uns gerade eben zum Besten gegeben haben, stammen, glaube ich, direkt aus dem Parteibuch der Grünen Partei. Es ist bezeichnend, dass die theoretischen und realitätsfremden Überlegungen von einem Stadtzürcher Referenten stammen.

Diese Minderheitsanträge sind samt und sonders abzulehnen. Sie sind ein weiterer Meilenstein in der unsäglichen, traurigen Geschichte der Oberlandautobahn-Verhinderer. Dabei haben diese immer noch nicht begriffen, dass sie gegen die legitimen Bedürfnisse der Bevölkerung nach Ruhe und Sicherheit agieren. Die Oberlandautobahn hat bis heute die meisten Hürden mit dem Ziel der Realisierung genommen und kann gebaut werden, sobald auch der Bund seinen Teil daran geleistet hat. Und das ist absehbar.

Ich bitte Sie, lehnen Sie diese Minderheitsanträge samt und sonders ab. Die Oberländer Bevölkerung wird es Ihnen danken.

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Ich werde das Gegenteil von Felix Hess sagen. Ich spreche zuerst zum Minderheitsantrag 81, zur Oberlandautobahn, HLS K53, welche nur im Grundnetz des Sachplans Verkehr des Bundes aufgenommen wurde. Sie hat nicht wenige Gegner, Felix Hess. Mehr als 30 Prozent der Menschen im Zürcher Oberland sind dagegen. Die Angst vor der internationalen Schleusenöffnung ist berechtigt.

Die Beantwortung der Anfrage, welche Karin Maeder und ich im Jahr 2006 der Regierung stellten (28/2006), war in ihrer Antwort – es ging um die Mitsprache des Soveräns – enttäuschend. Schliesslich will der Zürcher Regierungsrat das pfannenfertige Projekt beim Bund durchpökern. Karin Maeder und ich sind aber auch besorgt um den Lärm und vor allem um die Luftqualität. Die Antwort, Massnahmen wie Steuerung der Lichtsignalanlagen durch Wetzikon und vor Hinwil, teils gepförttert, auch für den Kreisel Betzholz, hätten zu wesentlichen Verbesserungen der Luftqualität geführt, ist geradezu grotesk. Wie sollen wir andererseits glauben, dass Landschaftsschutz und -belastung sowie die Gewährleistung des Moorschutzes weiterhin optimiert werden, wenn 53 Prozent der knapp zehn Kilometer langen und 1,2 Milliarden Franken teuren Lückenschliessung unterirdisch verlaufen und den Eingriff in das Naturreservat noch verschlimmern? Hört überhaupt jemand zu? (*Der Geräuschpegel im Saal ist sehr hoch.*)

Betrachten wir die höchste Einschaltquote aus der öffentlichen Vernehmlassung – es waren 36 Einwendungen –, wird klar: Man ignoriert die öffentliche Meinung. Selbst der Bund, das ARE (*Bundesamt für Raumentwicklung*) meldet mit Schreiben vom 8. August 2005 seine Bedenken an, dass die geplante Verlängerung der K53 das Objekt Nummer 106 des Bundesinventars der Moorschutzlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung und die beiden Objekte der Hoch- und Flachmoore einen Konflikt mit der Moorschutzgesetzgebung hervorruft. Wenn die Verwaltung und der Regierungsrat beharrlich beteuern, sie hätten alles im Griff, obwohl das Bundesamt für Raumentwicklung neulich definierte, es fehle der Nachweis, dass alle Kriterien erfüllt seien, sage ich: Die Verantwortlichen setzen hier auffällig auf Zweckoptimismus. Wir Grünen setzen auf Erhalt der Landschaft!

Jetzt spreche ich zum Minderheitsantrag 84; das ist das Wunderkind Westtangente in Wetzikon. Es fällt auf, dass diese Spanne zwischen dem Aathal auf der linken Bildseite und der HVS Pfäffikon–Hinwil rechts als komplizierter Zubringer zur Oberlandautobahn angedacht ist. Ich sage: angedacht! Der amtierende Stadtpräsident von Wetzikon ist aber nicht dieser Meinung. Er bezeichnet die Westtangente als simple Ortsumfahrung, welche die Bahnhofstrasse von Unterwetzikon nach Kempten entlasten soll. Nun, diese Westtangente, als HVS ausgestattete Neuanlage, tötet, städtebaulich beurteilt, das Wohn- und

Einkaufsklima von Unterwetzikon bis Kempten – nicht auf einen Schlag, sondern mit zwei Schlägen. Der erste Hammerschlag: Auf weite Teile zerschneidet diese knapp drei Kilometer lange Spange die bestehenden und neuen qualitätsvollen Wohnquartiere an der Weststrasse und Widum zwischen dem Zentrum und dem Robenhau-senried des Pfäffikersees. Dem unlösbaren Bauwerk zur Unterquerung oder Unterführung des Chämtnerbaches sowie der S-Bahn wird null Beachtung geschenkt. In diesem Bereich verläuft die nicht fertig ge-dachte Westangente hart am Perimeter des BLN-Gebietes 1409 (*In-ventar der Landschaften von nationaler Bedeutung*) entlang.

Der zweite Hammerschlag: Diese zur Bahnhofstrasse und dem ÖV parallel verlaufende Westangente, als übergeordnete Achse, hat nicht nur eine Entlastungswirkung der Bahnhofstrasse, sondern lässt die vielen Verkaufsläden erschliessungsmässig im Stich. Die Menschen bleiben aus. Wetzikon wird weiter zusehen müssen, wie das Shop-pingcenter Jumbo auf der grünen Wiese zwischen Hinwil und Wetz-ikon die Kunden abzieht. Rein wirtschaftlich gesehen, ist das für die Stadt ein Desaster. Mit diesem Verkehrsregime wird Wetzikon zur Geisterstadt abklassiert. Schade! (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben):* Ganz kurz zur Ober-landautobahn. Ich denke, diese Diskussion haben wir hier schon ge-führt. Die wurde in der Bevölkerung geführt. Ich möchte von der Sa-che her nicht mehr gross darauf eingehen. Ich möchte nur noch sagen, ein Objekt, das in dieser Tiefe evaluiert wurde, so exakt geplant wur-de, von Naturschutzorganisationen, Peter Weber, mitgetragen wird – was wollen Sie noch mehr? Dieser Antrag ist reine Obstruktion gegen die Oberlandautobahn, würde ich sagen.

Dann zur Entlastungswirkung, die Roland Munz zelebriert hat. Das sind die alten Zahlen, die Barbara Marty Kälin aus der kantonalen Studie immer wieder missbraucht. Dort wird der Verkehr von heute mit dem Verkehr von 2015 verglichen. Das ist selbstverständlich nicht statthaft. Das sind alles demagogische Verdrehungen von Zahlen.

Dann möchte ich noch etwas sagen zur Demokratie beziehungsweise zur öffentlichen Meinung im Zürcher Oberland, Peter Weber. Nur zwei Beispiele, ich sage nur zwei Stichworte: Gemeindewahlen Gos-sau im Jahr 2002. Zweites Stichwort: Gemeindewahlen Wetzikon im Jahr 2006. Was ist mit den Leuten passiert, die gepoltet haben gegen die Oberlandautobahn und die Weststrasse? Die sind abgewählt bezie-

hungsweise nicht gewählt worden, inklusive Ihrer Barbara Marty Kälin.

Zur Westtangente. Die ist schon bald bis zur Motorenstrasse beziehungsweise bis zur Kastellstrasse im Industriegebiet Wetzikon gebaut. Das ist nichts Neues. Im Gebiet Bäretswil/Adetswil ist gegenwärtig ein gewaltiger Bauboom. Und diese Leute, diese Automobilisten drängen irgendwie auf die Aathalachse, ob Sie es wahrhaben wollen oder nicht. Ob dort eine Autobahn ist oder nicht, die drängen auf die Aathalachse. Sie suchen den nächsten Weg. Und wo geht der durch? Über die Bahnhofstrasse Wetzikon! Jetzt sagen Sie mir einmal, wie Wetzikon, wenn es Probleme hat, im Zentrumsgebiet irgendetwas zu verbessern, dies machen soll, wenn der ganze Durchgangsverkehr auf die Aathalroute, ob Autobahn oder nicht, wenn der ganze Durchgangsverkehr über die Bahnhofstrasse läuft mitten durch Wetzikon? Wetzikon ist seit einiger Zeit bemüht, dort Zentrumsfunktionen umsetzen zu können. Das ist auf diese Art nicht möglich.

Dann noch ein Wort zum Spruch, den Peter Weber vorhin gebracht hat. Das ist ja schon unglaublich, wenn man sagt, durch diese Westtangente würde die Bahnhofstrasse so ausgetrocknet, dass keine Autos mehr durchfahren. Jetzt haben wir 297-mal und nach dem Votum von Roland Munz zum 298. Mal gehört: Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Und hier in Wetzikon ist plötzlich das Gegenteil? Hier trocknet plötzlich die Bahnhofstrasse aus. Einigen Sie sich auf Ihre Argumente und bringen Sie diese in Zukunft. Ich danke Ihnen für die ungeteilte Aufmerksamkeit.

*Peter Roesler (FDP, Greifensee):* Die Oberlandautobahn soll von Brütisellen zum Kreisel Betzholz führen. Die Strasse wurde von Anfang an in einzelnen Teilstücken gebaut. Nun fehlt noch ein Teil von Oberuster nach Kreisel Betzholz. Auf Grund der geschützten Moorlandschaften wurde jetzt im Jahre 1995 eine Strecke gefunden, die dem Moorschutz weit gehend Rechnung trägt. Gemäss generellem Projekt von 2001 verläuft gut die Hälfte der rund zehn Kilometer langen Strecke im Tunnel. Im Jahr 1995 wurde das Teilstück in den Richtplan aufgenommen und im Mai 2003 – das ist in diesem Jahrtausend – bewilligte der Kantonsrat einen Kredit von 9 Millionen Franken für ein Ausführungsprojekt. Das Teilstück, von dem wir reden, ist nicht nur für die Fertigstellung der Oberlandautobahn wichtig, sondern auch für Wetzikon und das gesamte Aathal. Wetzikon erhält end-

lich die dringend notwendige Umfahrung. Auf Grund der überregionalen Bedeutung dürfte die Oberlandautobahn vom Bund finanziert, gebaut und unterhalten werden. Darum hat der Bundesrat im April 2006 die Oberlandautobahn ins Grundnetz des Sachplans Verkehr, Teil Massnahmen, aufgenommen. Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge 81 bis 83 mit der FDP abzulehnen.

Dann spreche ich auch noch zur Westtangente, Nummer 84. In einem Artikel vom «Anzeiger von Uster» vom 23. Januar 2007 lese ich: «Die Westtangente soll in erster Linie die Bahnhofstrasse entlasten und dadurch auf dieser Achse Aufwertungsmassnahmen ermöglichen. Ferner ist sie ein wichtiger Teil der flankierenden Massnahmen zur Oberlandautobahn. Durch die Bündelung des Verkehrs auf der Westtangente können die Quartiere vom heutigen Schleichverkehr entlastet werden.» Ich bitte Sie deshalb, auch den Minderheitsantrag 84 abzulehnen.

*Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon):* Ich spreche zu den Minderheitsanträgen 81 und 84. Im Mai 2003 hat der Kantonsrat mit 107 zu 50 Stimmen einem Objektkredit für die Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes für den Bau der Zürcher Oberlandautobahn nach eingehender Diskussion zugestimmt. Warum das heute wieder ein Thema sein soll, ist für mich unerfindlich, Roland Munz. Die Lückenschliessung der Oberlandautobahn ist dringend notwendig; Sie haben das vorhin von den Deputierten gehört, die im Oberland eben zu Hause sind und eine Ahnung haben vor Ort, wie dringend die Situation ist. Zudem haben wir entgegen Berichten von diversen Journalisten positive Signale aus Bern betreffend der Aufnahme in den Sachplan Verkehr. Der Bundesrat hat die Oberlandautobahn bereits ins Grundnetz des Sachplans Verkehr, Teil Massnahmen, aufgenommen. Ich kann Ihnen nur eines sagen, Roland Munz: Die Bevölkerung im Oberland wartet auf die Realisierung, und zwar auf eine schnellst mögliche Realisierung. Sie haben vorher angesprochen, wenn Kinder fragen dürften. Wenn Kinder sich ein Bild vor Ort machen, dann ist für sie die Situation sofort beantwortet und klar. Ich staune immer wieder ob Ihrer einseitigen Verteufelung des motorisierten Individualverkehrs. Er ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Und Montag für Montag können wir von Ihrer Seite hören, wie wichtig Arbeits- und Ausbildungsplätze sind. Der Verkehr, ein gut funktionierender Verkehr – und dazu gehört die Lückenschliessung der Oberlandautobahn – ist dazu eben ein

wichtiger Faktor. Sie wollen die Wirtschaft kaputt machen, stehen Sie mal dazu!

Ich komme zur Westtangente in Wetzikon. Es ist erwähnt worden, ich kann es nur unterstützen: Die Westtangente ist ein wichtiger Teil der flankierenden Massnahmen zur Oberlandautobahn. Einerseits kann die Wetziker Bahnhofstrasse aufgewertet werden und andererseits können die Quartiere vom Schleichverkehr entlastet werden; das sind zwei wichtige Qualitäten für die Stadt Wetzikon. Ich bitte Sie, die beiden Minderheitsanträge 81 und 84 abzulehnen.

*Ruedi Menzi (SVP, Rüti):* Ich spreche zur Oberlandautobahn. Ich möchte Sie bitten, die Minderheitsanträge 81, 82 und 83 abzulehnen. Schildbürgerei gibt es auch heute noch. Oder wie kann man dies bezeichnen, wenn ein baureifes Bauprojekt, das bis ins kleinste Detail geplant ist und Millionen von Planungskosten verschlungen hat, einfach gestrichen werden soll? Der Bund hat diesen Abschnitt im Jahr 2006 in den Sachplan Verkehr aufgenommen. Das Oberland leidet seit Jahren am Durchgangs- sowie am Quellenverkehr, speziell Aathal, Wetzikon sowie Hinwil. Die Einwohner dieser Gemeinden sehnen diese Autobahn seit Jahren herbei, um endlich wieder mehr Lebensqualität zu erhalten. Auch wirtschaftlich leidet das Oberland an der schlechten Erschliessung. Es finden nicht viele Firmen den Weg ins Oberland, dies vor allem wegen der schlechten Strassenverbindungen. Ausdruck dieser Situation ist, dass der Beschäftigungsgrad im Oberland bei mageren 40 Prozent liegt. Das heisst, 60 Prozent der arbeitenden Bewohner sind gezwungen, ihren Erwerb in Zürich oder in andern Regionen der Schweiz zu suchen. Die Benachteiligung des Oberlandes in Sachen Verkehr muss endlich aufhören.

Aus oben erwähnten Gründen bitte ich Sie, die Minderheitsanträge 81, 82 und 83 abzulehnen. Danke.

*Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti):* Hans-Heinrich Heusser, Sie haben gesagt, die Oberlandautobahn wäre in der Bevölkerung intensiv diskutiert worden. Die Bevölkerung hat bis heute nichts zur Oberlandautobahn sagen können, weil Sie sie nach Bern abschieben und weil Sie genau wissen, dass der Kanton Zürich nie und nimmer 1,1 Milliarden Franken für zehn Kilometer Autobahn aufbringen kann. Besuch der alten Dame! Die Oberlandautobahn, eine alte Bekannte.



Eine sympathische ältere Dame für die einen, eine Hexe für die anderen. Diese alte Hexe wollen wir nicht. Wir wollen nicht eine Nord-Süd-Achse durch die Oberlandautobahn. Wir wollen auch keine Zunahme der Schadstoffe von 20 bis 25 Prozent in unserer Region haben. Ruedi Menzi, ist das Lebensqualität, ich frage Sie? Ich möchte, dass Sie vis-à-vis der Bevölkerung genau das erklären. Wie können Sie das erklären, 20 bis 25 Prozent mehr Schadstoffe in unserer Region? Die Bevölkerung hat ein Recht darauf. Sie erzählen seit Jahren der Bevölkerung, dass die Oberlandautobahn bald gebaut wird. Sie streuen den Leuten bewusst Sand in die Augen. 2012 sollte nach Ihren Aussagen diese Autobahn eingeweiht werden. Sie wissen aber, dass der Bund bis jetzt noch keinen Netzbeschluss gefällt hat. Weder Sie noch ich wissen, ob diese Autobahn aufgenommen wird. Und falls sie geplant ist, dieser Beschluss auf 2009 oder 2010 aufgenommen wird, ist noch nicht klar, wann sie gebaut wird. Denn über die Priorität sagt dieser Netzbeschluss nichts aus. Hören Sie auf mit dieser Sandmännchenpolitik, die Leute haben die Nase voll!

Nun kommt der Antrag, die Westtangente in Wetzikon im Richtplan einzutragen, die Westtangente als Zubringer für die eben erwähnte Oberlandautobahn. Das kann ich schlicht und einfach nicht verstehen. Erstens führt die Westtangente, die durchgehende Strasse direkt durch ein neues Quartier. Unverantwortlich finde ich das. Zweitens wäre diese Strasse sehr teuer, da sie entlang der Moorlandschaft führt. Und dazu käme eine Bahnüberquerung, die erste seit 50 Jahren im Kanton Zürich notabene; das nebenbei.

Zum Schluss möchte ich Sie an die drei Leitlinien des kantonalen Richtplans erinnern. Erstens: Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstruktur ist sicherzustellen und zu verbessern. Zweitens: Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Drittens: Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und aktiv zu fördern.

Ich bitte Sie, bei Ihrer Meinungsbildung zu prüfen, ob diese Ziele der Leitlinien mit dieser Vorlage eher verwirklicht oder zur Makulatur erklärt werden. Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge zu unterstützen.

*Patrick Hächler (CVP, Gossau):* Ich möchte nicht alle Punkte nochmals aufwärmen. Ich muss aber sagen, für diesen Minderheitsantrag habe ich wenig Verständnis. Es geht ja nicht darum, jetzt einfach blind eine Autobahn zu bauen. Es geht darum, eine Autobahn, die irgendwo

aufhört, weiterzuführen. In der Stadt wollen Sie auch keine Autobahn, die einfach am Rand der Stadt dann aufhört; das gibt eben Probleme.

Zum demokratischen Vorgehen, es wurde bereits erwähnt: Dieser Rat hat das Detailprojekt, das unterdessen ausgearbeitet worden ist, genehmigt. Es ist demokratisch genügend legitimiert. Im Weiteren steht es im Sachplan des Bundes. Es fehlt im Moment noch die Genehmigung durch das eidgenössische Parlament. Wir würden ein seltsames Signal abgeben, wenn jetzt dieser Rat diese Autobahn nun plötzlich ablehnen würde. Es würde seltsam aussehen. Die CVP wird diesen Antrag und die nachfolgenden drei Anträge ablehnen.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Auch ich mache kein Hehl daraus: Ich bin für die Lückenschliessung. Ich bin auch im Vorstand des «Pro Oberlandstrasse». Ich habe den Weg nach vorne gewählt, indem ich gesagt habe, ich begleite das Projekt. Und ich begleite es so, dass ich dafür einstehen kann, dass es umweltschonend ist, die Riedlandschaften wirklich umfährt. Und es ist so passiert. Mehrmals ist die Linienführung korrigiert worden zu Gunsten der Riedlandschaften. Darum können wir auch Ja sagen. Es berührt die Riedlandschaften nicht mehr. Bei der Westtangente sind wir der Meinung, dass wir sie im Richtplan drin lassen wollen. Natürlich muss die genaue Linienführung der Westtangente nochmals genau angeschaut werden.

*Esther Guyer (Grüne, Zürich):* Als Alt-Zürrioberländerin muss ich wirklich meiner «Wolle» ein bisschen Luft machen. Es macht mich wirklich hässig. Ich habe das hier schon mal gesagt, aber Willy Haderer sagt auch alles 31mal. (*Heiterkeit.*) Die Wetziker, das ist nun wirklich ein Jammertal. Seit 35 Jahren – ich bin in Hinwil aufgewachsen, höre ich nichts anderes, kenne ich nichts anderes – ist Stau im Dorf. Den ganzen Knoten um den Bahnhof rum gibt es schon seit 35 Jahren, und die Wetziker machen nichts! Ich muss doch sagen, auch wenn der oberste Wetziker da oben (*auf der Tribüne*) sitzt: Sie machen nichts und Sie haben noch nie etwas gemacht! Uster hat das schon lange geändert. Uster hat den Bahnhofsraum beruhigt, gestaltet; da ist etwas los. Wetzikon jammert und jammert und jammert. Um dieses Problem zu lösen, brauchen wir keine Riesenautobahn, bei der Sie sich der Illusion hingeben, nur weil sie unter dem Boden ist, sei sie auch noch ökologisch. Dass Gerhard Fischer das auch noch meint, da verlassen mich meine Geister, das muss ich sagen. (*Heiterkeit.*) Diese Autobahn

brauchen wir nicht. Der einzige Vorteil, den es gibt: Sie ist so sauteuer, dass wir uns der Hoffnung hingeben, dass Sie kein Geld mehr haben, um alles andere zu bauen. Ich danke Ihnen.

*Peter Weber (Grüne, Wald) spricht zum zweiten Mal:* Über die Oberlandautobahn will ich nichts mehr sagen. Da ist Hopfen und Malz verloren. Zu 84, zur Westtangente möchte ich nochmals etwas sagen. Ich glaube, das ist schlicht und einfach eine Fehlplanung, das müssen Sie mir glauben. Sie können jetzt mit der Abstimmung das Gegenteil beweisen. Aber in diesem Moment möchte ich erwähnen, dass die Regierung der gleichen Meinung ist. Ich wäre froh, wenn sich Baudirektorin Ursula Gut heute noch zu diesem Projekt Westtangente äussern würde. Es würde mich eigentlich wundernehmen, warum die Freisinnigen der Baudirektorin nicht glauben. Ich habe geschlossen.

*Roland Munz (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Ich möchte auf zwei Voten kurz eingehen. Die Benachteiligung des Oberlandes muss endlich aufhören! Jawohl! Die weitere Belästigung der Bevölkerung mit weiteren Lärm- und Schadstoffemissionen muss endlich aufhören! Eine der Säulen einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist das Verbessern. Das heisst hier konkret: Der Zersiedelung ist Einhalt zu gebieten und neue Hauptverkehrsstrassen durch Siedlungsgebiete, wie sie mit dem Objekt 32, Westtangente Wetzikon, vorgesehen sind, sind zu unterlassen. So etwas ist nicht siedlungsverträglich, das hat das Oberland nicht verdient.

Wir wollen auch nicht die Wirtschaft kaputt machen, ganz bestimmt nicht. So eine Unterstellung betrachte ich schon fast als böse, bin ich doch selber in der Wirtschaft, in der Privatwirtschaft aktiv tätig als Verwaltungsratspräsident einer Firma mit 80 Mitarbeitern und als Partner einer Firma mit drei Beschäftigten. Wir wollen die Wirtschaft nicht kaputt machen. Durch eine Politik der Verkehrsverlagerung aber würde Raum frei für jene, die die Infrastrukturen auch wirklich brauchen. Die Wirtschaft mit ihren Arbeitsplätzen liegt uns am Herzen. Es liegen uns aber auch der Landschaftsschutz am Herzen und die Gesundheit der Bevölkerung. Hier bei diesen Objekten müssen wir eben eine Interessensabwägung vornehmen und diese fällt für uns dahingehend aus, dass wir einen Verzicht beim weiteren Infrastrukturausbau üben wollen.

*Regierungsrätin Ursula Gut:* Ich spreche zur Westtangente Wetzikon. Die Westtangente Wetzikon wurde von der Kommission in die Vorlage aufgenommen. Der Regierungsrat hat sich in seiner Stellungnahme zum Beratungsergebnis dagegen ausgesprochen. Eine Aufnahme der Westtangente Wetzikon als Hauptverkehrsstrasse widerspricht den Zielen der Zürcher Verkehrspolitik. An Stelle der vorgesehenen Entlastungswirkung durch die geplante Lückenschliessung bei der Oberlandautobahn würde eine neue Hauptverkehrsachse mitten durch Wetzikon entstehen. Bisher ist die geplante Westtangente Wetzikon im regionalen Richtplan als Verbindungsstrasse vorgesehen, womit eine siedlungsorientierte Strassengestaltung im Bereich der bestehenden und geplanten Wohngebiete von Wetzikon möglich ist. Diese Lösung ist einer Hauptverkehrsstrasse vorzuziehen. Ich bitte Sie daher, dem Antrag des Regierungsrates, der identisch ist mit dem Minderheitsantrag Folge zu leisten. Ich danke Ihnen.

*Abstimmungen*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 81 mit 98 : 62 Stimmen ab.**

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 82 mit 97 : 48 Stimmen ab.**

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 83 mit 100 : 48 Stimmen ab.**

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 84 mit 92 : 68 Stimmen ab.**

Objekt 33, «Ortsdurchfahrt Pfäffikon»

***Minderheitsantrag 85 Peter Weber:***

*Das Objekt 33, «Ortsdurchfahrt Pfäffikon», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.*

Objekt 34, «Westtangente Pfäffikon»

***Minderheitsantrag 86 Peter Weber:***

*Das Objekt 34, «Westtangente Pfäffikon», ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.*

*Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon):* Ich spreche zuerst zu Antrag 85. Dieser Richtplaneintrag entstand mit höchstwahrscheinlicher Sicherheit beim «Zvieri-Kafi» mit Regierungsrätin Rita Fuhrer, Auslikon, und dem SVP-Gemeindepräsidenten von Pfäffikon. Die Anschlüsse Hittnauerstrasse/Hochstrasse, Verzweigungen und Bahnübergänge sind nämlich nicht gelöst. Die Ausgestaltung des so genannten Knotens ist natürlich Richtplans. Das ist systematisch und typisch: Man plant und stellt erst später fest, wo die Knoten und Knöpfe sind, die dann entweder nicht mehr gelöst oder nur noch behelfsmässig geflickt werden können. Dies hat in diesem Kanton in der Verkehrsplanung System. Wir nehmen den Antrag an.

Ich spreche zu Antrag 86, Westtangente Pfäffikon. Auch dieser Richtplaneintrag ist absolut überflüssig. Die bereits bestehende Erschliessungsstrasse durch das Industriegebiet ist völlig überdimensioniert und gewährleistet die Verbindung zur Oberlandautobahn sehr gut und sehr schön. Was will man denn mehr? Im Übrigen führt die Schützenhaus-/Schanzenstrasse vor allem durch Industriegebiet. Mit der neu

geplanten Westtangente wird aber ökologisch wertvolle Landschaft zerstört. Sie bringt weder verkehrstechnische Vorteile noch eine Verflüssigung des Verkehrs. Der Regierungsrat hat schon 1943 die Schönheit dieser Landschaft erkannt und das Torfried zum zoologischen und botanischen Reservat erklärt. Heute ist zudem die Industriezone bedrohlich nahe ans Torfried vorgestossen. Es braucht wirklich keine zusätzliche Strasse. Es gibt keinen Grund, diese Westtangente zu planen und die bereits bestehende überdimensionierte Schützenhausstrasse abzuklassieren. Denn Abklassieren heisst ja nicht Rückbauen. Die Strassen bestehen weiterhin und der Verkehr braust über alle Strassen – egal welcher Klasse. Lassen wir die Autos durch das bestehende Industriequartier fahren und belassen es dabei und nehmen den Antrag an. Besten Dank.

*Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon):* Wir haben wieder einmal ein Beispiel hier, wie differenziert die SP-Fraktion diese Richtplandebatte angeht. Wir sind gegen Schleusenöffnungen, finden aber, dass hier bei punktuellen Lösungen durchaus auch Hand geboten werden kann, etwas zu verbessern. Wir wissen, dass die Gemeinde Pfäffikon eine Arbeitsgruppe eingesetzt hat, die hier für die Ortsdurchfahrt Pfäffikon eine Verbesserung erzielen will. Wir meinen, es sei der falsche Moment, dieses Trasse total aus diesem Richtplan zu streichen, weil allenfalls gewisse Elemente gebraucht werden können. Wir werden diesen Antrag der Grünen nicht unterstützen; das betrifft Minderheitsantrag 85.

*Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon):* Heute befahren gegen 20'000 Fahrzeuge die Hauptachse durch Pfäffikon. Das sind – zur Illustration – mehr Fahrzeuge als heute durch den Gotthard fahren. Nebst der möglichst schnellen Realisierung der Oberlandautobahn sind für unser Dorf zwei Projekte wichtig: Erstens die Verbesserung der Ortsdurchfahrt. Ueli Annen hat es angesprochen, die Gemeindeversammlung hat am 11. Dezember 2006 einen Vorschlag des Gemeinderates angenommen, der zum Ziel hat, gemeinsam mit dem Kanton nach Lösungen zu suchen, um die Situation zu verbessern. Es geht eben, Esther Hildebrand, auch um die Verbesserung der Unfallsituation. Wir haben sehr viele Unfälle, das müssen Sie auch bedenken. Richard Hirt hat es heute auch einmal betont, es geht auch um den Menschen; der ist eben auch ein Bestandteil. Dann ist zweitens die Westtangente, die Sie auch

angesprochen haben, Bestandteil der flankierenden Massnahmen der Oberlandautobahn. Und jetzt, Esther Hildebrand, bitte ich Sie, hinzuhören. Sie ist eben ein wichtiger Bestandteil, weil wir hier ein Verkehrskonzept haben, um den Ortskern zu entlasten, um dort die Lebensqualität aufzuwerten. Wir haben also durchaus Ziele, die wir mit dieser Trasseesicherung verfolgen und vor allem dann mit der Realisierung der Westtangente. Ich bitte, da jetzt die Pfäffiker Arbeitsgruppe zusammen mit dem Kanton wirken zu lassen, und dann können wir dann mal im Kantonsrat die Ergebnisse besprechen. Darum bin ich sehr dankbar, Ueli Annen, dass man jetzt einmal die Trassees so im Richtplan drin lässt, damit wir die Planung an die Hand nehmen können – mit dem Ziel, die Situation in Pfäffikon wirklich zu verbessern. Und es ist nötig, dass wir sie verbessern. Vielen Dank.

#### *Abstimmungen*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 85 mit 132 : 12 Stimmen ab.**

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag 86 mit 131 : 12 Stimmen ab.**

*Die Beratungen werden abgebrochen.*