



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

177. Sitzung, Montag, 4. Dezember 2006, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*

7. Raumplanungsbericht 2005

Bericht des Regierungsrates vom 5. Juli 2006 und
gleich lautender Antrag der KPB vom 6. Oktober

2006 **4332**..... *Seite 12852*

7. Raumplanungsbericht 2005

Bericht des Regierungsrates vom 5. Juli 2006 und gleich lautender Antrag der KPB vom 6. Oktober 2006 **4332**

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Alle vier Jahre und dies in der siebten Folge erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat auf Grund von Paragraf 10 des Planungs- und Baugesetzes einen Bericht zum aktuellen Stand der Raumplanung. Welche Verantwortung dabei dem Kanton Zürich zukommt, sei vorweg in Erinnerung gerufen: Artikel 75 der Bundesverfassung legt die Grundsätze der Raumplanung fest. «Die Raumplanung obliegt den Kantonen und dient der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes.» Daher ist es von grosser Bedeutung, welche Lagebeurteilung der Regierungsrat mit dieser Berichterstattung vornimmt. Wir können zu dieser sehr wohl Stellung nehmen, Änderungen können wir aber keine vornehmen. Der Bericht kann letztlich nur zur Kenntnis genommen werden.

Welche Schlussfolgerungen werden im Raumplanungsbericht 2005 gezogen? In Abwägung der Ziele und Bedürfnisse stehen folgende generelle Stossrichtungen für eine nachhaltige Raumplanung im Vordergrund:

Haushälterische Nutzung im Kontext zur Nutzflächennachfrage: Bauzonenbeanspruchung stabilisieren, Potenziale in den überbauten Bauzonen nutzen, dichtes Bauen fördern.

Kurze Wege, emissionsarmer Verkehrsmiteinsatz im Kontext einer hohen Erreichbarkeit: Potenziale an den mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen nutzen, Leistungsfähigkeit und Angebot des öffentlichen Verkehrs optimieren, Langsamverkehr fördern.

Schonung und aktive Förderung der Lebensräume im Kontext zur Umgebungsqualität: Emissionen durch Lärm und Luftschadstoffe in Wohngebieten reduzieren, Gebäudezuwachs ausserhalb der Bauzone verringern, die zukunftsfähige Landwirtschaft fördern und wertvolle Landschaften erhalten und gezielt aufwerten.

Die Liste könnte sicher noch erweitert werden.

Einige Kernaussagen, welche die Baudirektion anlässlich der Präsentation in der Kommission gemacht hat:

Es sind Anstrengungen zu unternehmen, um das Bewusstsein für die Metropolregion Zürich zu stärken. Die räumliche Vermessung von Basel bis zum Bodensee, von Süddeutschland bis in die Innerschweiz steht im Vordergrund.

Zur verbesserten Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ist die Verkehrsplanung auf die erwünschte räumliche Entwicklung auszurichten.

Die Planungsträger aller Stufen müssen ihre Anstrengungen in den Stadtlandschaften Zürich, Limmattal, Glattal und Winterthur zielgerichtet bündeln und so das Entwicklungspotenzial der Stadtlandschaften optimal realisieren.

In der Flughafenregion sind tragfähige Lösungen für die langfristige Koexistenz von Siedlung und Flughafen zu verankern. Klammer: Planungssicherheit.

Bei den Investitionsentscheiden der öffentlichen Hand sind die Folgekosten stärker zu berücksichtigen; die Handlungsspielräume künftiger Generationen dürfen nicht beschnitten werden.

Die Landschaft innerhalb wie ausserhalb der Siedlungsgebiete ist zielgerichtet zu entwickeln.

Die Zusammenarbeit zwischen Bund, Nachbarkantonen sowie dem benachbarten Ausland und nicht zuletzt die interkommunale Zusammenarbeit ist zu fördern und die entsprechenden Potenziale sind zu nutzen.

Der Raumplanungsbericht soll uns die räumliche Entwicklung des Kantons vor Augen führen und letztlich Anstösse zu politischem Handeln in diesem Bereich vermitteln.

Wie die sofortigen Diskussionen in der KPB gezeigt haben, hat der Bericht seinen Zweck erfüllt. Dass die dringenden Schlussfolgerungen aus dem Bericht nicht für alle politisch Beteiligten dieselben sind, spricht nicht gegen die Qualität des Berichts. Der Raumplanungsbericht ist ein wichtiges Instrument zur Orientierung. Die Schlussfolgerungen werden bei anderer Gelegenheit in die parlamentarische Arbeit einfließen. Einige der Schlussfolgerungen werden für alle zwingend und dieselben sein, dort liegt der Ansatzpunkt für eine gemeinsame, zukunftssträchtige Raumpolitik für unseren Kanton.

Die Kommission für Planung und Bau hat den Raumplanungsbericht 2005 positiv zur Kenntnis genommen. In diesem Sinn bitte ich Sie, vom Raumplanungsbericht ebenfalls Kenntnis zu nehmen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Die zentrale Herausforderung dieses siebten Raumplanungsberichtes ist die bauliche Erneuerung, Entwicklung innerhalb des im kantonalen Richtplan 95 festgelegten Siedlungsgebiets an gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen zu fördern und die freie Landschaft sowie die Umwelt zu schonen. Vergleiche ich aber Fakten mit diesem Stossgebiet, kommen wir Grüne zu einem andern Schluss.

Die jährliche Bautätigkeit und die Dynamik in den Agglomerationen verdrängen die Natur immer mehr. Mit rund 1400 Bauvorhaben ausserhalb der Bauzonen pro Jahr ist der Kanton Zürich Schweizer Meister, wozu wir nicht gratulieren können. Von einer Stabilisation der Bauzonenbeanspruchung durch dichtes Bauen kann keine Rede sein. Die Folgen in diesem Spannungsfeld werden von offizieller Seite wenigstens nicht beschönigt. Zitat ALN (*Amt für Landschaft und Natur*): «Es gibt in unserem Land kaum noch grössere naturnahe Landschaften mit Lebensräumen für gefährdete Tier- und Pflanzenarten, die vernetzt sind.»

Raumplanung meint aber nicht periodisches Verabschieden von Einzelberichten, sondern ist ein raumwirksames Steuerungsinstrument, wo nachhaltige Entwicklungsvorstellungen der Verwaltung, des Bundes, der Verbände, der Wirtschaft und der Politik koordiniert werden. Räumlich Planen ist eine Arbeitsweise, wie sie zum Beispiel die RZU (*Regionalplanung Zürich und Umgebung*) in vorbildlicher Weise zuhanden der Konzeptkonferenzen zu tun pflegt.

Dieser 31-seitige Raumplanungsbericht vom ARV (*Amt für Raumplanung und Vermessung*) ist dennoch ein gut aufgebauter Report, in welchem sich die Verfasser zu Beginn mal getrauen, über die Kantongrenze oder sogar Landesgrenze hinaus Gedanken zu formulieren. Dass Zürich als Zentrum einer europäischen Metropolregion ange-dacht ist, stärkt einerseits unser Selbstvertrauen, andererseits ist es eine Vision, mit welcher der bis heute produzierten Mittellandbrei entgegengewirkt werden muss. Endlich ist mal nicht nur die Rede vom Agglomerations-speckgürtel, sondern von Stadtlandschaften mit Identität stiftenden Elementen und hoher Entwicklungsdynamik; das in Bezug auf Arbeitsplätze, Kulturangebot und urbane Wohnformen, wie es die

Grafik für die Glatttal- und die Limmattalstadt aufzeigt. Diese zwei Räume sind aber von der realen nachhaltigen Bedingung der Glatttalbeziehungsweise einer Limmattalbahn abhängig; das ist so! Eine Stadtlandschaft mit hoher prognostizierter Entwicklungsdynamik muss eigenständige, von einander separierte Räume aufweisen, heisst es. Eine solche Vorgabe erfüllt ausnahmslos auch der Raum Oberland. Dieser hat das Potenzial einer nachhaltigen und zukunftsgerichteten Stadtlandschaft, angedacht als Bandstadt entlang dem ÖV von Uster bis Rapperswil. Mit dem Ausbau der S5 wurde dieses Konzept damals mit dem kitschigen Begriff «Perlenkette» politisch verkauft. Mit dem Zentrumsartikel, welcher für gewachsene Kleinstädte geschaffen wurde, wollte man in der Richtplanung die Entwicklung steuern. Die Investoren missbrauchten das Konzept jedoch schamlos und füllten die Räume zwischen den Perlen – wie Wetzikon/Hinwil als Beispiel – mit Einkaufszentren ab. Begonnen hat diese dem Raum angetane Fehlleistung 1968 mit der Setzung des Autostrassenverteilers «Goldenes Ei» im Betzholz. Diese geplante Vergewaltigung des einzigartigen Naturraums einer Drumlinlandschaft hat sehr viel zu tun mit Raumplanung. Mit diesem Raumentwicklungsbericht, welcher immerhin Grundlage für die kommenden Jahre bis zur nächsten Revision des Richtplans ist, fehlt mir klar der richtungsweisende Hinweis zur Oberlandbandstadt, um die Hauptsiedlungsstrukturen konsequent der vorgegebenen öffentlichen Verkehrsachse weiterhin zu erhalten respektive anzupassen. Damit wären effiziente Alltagsversorgung, lokale Naherholung und Integration des Fuss- und Veloverkehrs gewährleistet, das heisst die erwähnten Perlen sind die Quartierzellen künftiger Raumentwicklungen.

Oberstes Ziel, zum Schluss, ist eine Raumentwicklung, welche für den Menschen und seine Ansprüche auf gesunde Umgebung und saubere Luft ausgerichtet ist und deshalb die freie Landschaft sowie die Umwelt schont. Ich danke Ihnen.

Eva Torp (SP, Hedingen): Das oberste Planungsziel des Bundesgesetzes für Raumplanung, RPG, ist der haushälterische Umgang mit der knappen Ressource Boden. Der gesetzliche Auftrag ist also klar: Raumplanung soll den Boden haushälterisch nutzen und für eine geordnete Besiedlung sorgen. Siedlungen sind zu begrenzen und zu konzentrieren, Landschaft und natürliche Lebensgrundlagen sind zu erhalten. Wo stehen wir nun im Kanton Zürich?

Im Raumplanungsbericht 2005 findet man Ansätze einer erstaunlich realistischen Standortbestimmung und Erkenntnisse von zum Teil hohem Handlungsbedarf. Geradezu erfreulich finde ich die fünf Leitlinien für die räumliche Entwicklung, die durch den Kantonsrat im Richtplan 1985 verankert wurden und mit dem Raumplanungsbericht 2001 ergänzt worden sind. Sie sind aus SP-Sicht vernünftig und gut, so gut, dass ich sie kurz zitiere: «Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen 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. Und viertens: Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist auf allen Ebenen – Gemeinde, Region, benachbarte Kantone und Ausland – zu intensivieren und zu unterstützen. Und fünftens: Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit. Solche Leitlinien verpflichten zum Handeln. Handlungsbedarf sieht der Regierungsrat wie wir auch in Stadtlandschaften mit hoher Siedlungsdynamik, bei der Verkehrsentwicklung, bei der Lärmproblematik und der Planungsunsicherheit in der Flughafenregion, beim Sanierungsbedarf von Infrastrukturanlagen und beim Bauen ausserhalb der Bauzonen.

Nun, wir fragen uns natürlich bei all diesem Handlungsbedarf, wie hier denn gehandelt werden wird. Werden die vernünftigen Ansätze auch umgesetzt und die fünf Leitlinien konkretisiert? Oder werden weiterhin pro Tag 4,2 Quadratmeter landwirtschaftlich genutzter Boden verloren gehen? Und soll weiterhin im Kanton Zürich rund ein Viertel der Bevölkerung übermässigem Lärm und Luftschadstoffen ausgesetzt sein? Leider stimmen die Aussagen des Raumentwicklungsberichts 2005 des ARE (*Bundesamt für Raumentwicklung*) skeptisch. Der Bodenverbrauch in der Schweiz ist anhaltend zu hoch, die Zersiedelung schreitet voran, die aktuelle Raumentwicklung ist nicht nachhaltig. Wird im Kanton Zürich auch in Zukunft der politische Wille fehlen, einer solchen Entwicklung Einhalt zu gebieten? Wir werden in der nächsten Zeit in diesem Hause spannende Debatten führen, unter anderem zum Richtplan Verkehr, zum Flughafen und zur Gesamtrevision des kantonalen Richtplans. Es wird sich zeigen, wie ernst die Aussagen des Berichts genommen werden.

Wir von der SP nehmen von diesem Bericht zustimmend Kenntnis. Da das Wissen um den Zustand und den Handlungsbedarf da ist, hoffen

wir, dass auch noch der Wille zur Umsetzung folgen wird und der Raumplanungsbericht 2005 nicht ein Möchtegern bleibt.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Auch die FDP-Fraktion nimmt den Raumplanungsbericht 2005 in zustimmendem Sinne zur Kenntnis. Der von der Baudirektion ausgearbeitete Bericht enthält folgende Hauptthemen, deren Stossrichtung die FDP-Fraktion ausdrücklich unterstützt.

Erstens: Unser Kanton Zürich ist eine Metropolregion mit nationaler und internationaler Ausstrahlung. Die FDP sieht deshalb die Notwendigkeit einer zürcherischen und schweizerischen Agglomerationspolitik, in der Stadt und Land sich nicht konkurrenzieren, sondern miteinander Lösungen suchen.

Zweitens: Wir brauchen auch Lösungen, wie wir die immer wichtigere Zusammenarbeit unter den Gemeinden so verstärken, dass die Gemeinden aus diesem Prozess gestärkt und nicht immer mehr geschwächt hervorgehen.

Drittens: Die raumplanerische Herausforderung der Zukunft wird es sein, wie wir unsere Siedlungsplanung und Verkehrsplanung gegenseitig besser abstimmen. Das heisst, wie wir die Gegensätze zwischen der Forderung nach einer inneren Verdichtung und der gleichzeitigen Forderung nach einer Schonung der Landschaft konstruktiv anpacken. Die FDP will keine Verhinderungspolitik à la VCS (*Verkehrsclub der Schweiz*), indem wir die verschiedenen Mobilitätsformen gegeneinander ausspielen, sondern wir plädieren für ein Miteinander.

Viertens: Die Herausforderung ist, wie wir unsere Landschaft zwar multifunktional und auch für unsere Bauern zukunftsfruchtig gestalten, jedoch auch der Natur genügend Schonraum eingestehen. Der Raumplanungsbericht zeigt hier aus unserer Sicht richtige Lösungsansätze auf.

Raumplanung, das wissen wir ja, ist eine Metaebene, sie ist eher abstrakt. Meistens interessiert Raumplanung dann, wenn der Nachbar etwas baut, wenn man also konkret sieht, was die Raumplanung gesetzt hat. Daran werden wir hier und heute nichts ändern. Aber eine kluge Raumordnungspolitik schaut immer voraus, meistens Jahre, wenn nicht sogar Jahrzehnte. Und sie reagiert nicht, sondern sie agiert und setzt rechtzeitig die richtigen Leitplanken. Dafür werden wir uns auch in Zukunft einsetzen. In diesem Sinne stimmen wir dem Bericht zu.

Willy Furter (EVP, Zürich): Der siebte Raumplanungsbericht des Kantons Zürich spricht erstmals von einer Metropolregion Zürich, die nicht mehr nur auf den Kanton beschränkt ist, sondern neu von Basel über Aarau, Luzern, Schaffhausen nach Sankt Gallen, ja darüber hinaus sich auch auf das nahe Ausland erstreckt wie etwas Singen, Konstanz, Bregenz und Friedrichshafen. Das ist eine Ausweitung der Sichtweise, die dringend notwendig ist. Die Erkenntnis, dass die Zusammenarbeit grenzüberschreitend anzupacken ist, hat sich glücklicherweise durchgesetzt. Dazu gehört auch die Verbesserung der internationalen Verkehrsanbindung über das Schienennetz. Dringender Handlungsbedarf besteht vor allem auf den Strecken Zürich–Basel und Zürich–Winterthur.

Die hohe Lebensqualität der Metropolregion Zürich wird auch von ausländischen Beobachtern immer wieder hervorgehoben und als herausragender Standortfaktor bezeichnet. Im Bericht wird zwar zwei Seiten weiter hinten genau das Gegenteil erwähnt: Es sei insbesondere die Wohnqualität der Einwohnerinnen und Einwohner zu verbessern. Es ist natürlich nicht zu verschweigen, dass ein grosser Anteil der Bevölkerung übermässigen Lärmbelastungen und Luftschadstoffen ausgesetzt ist. Das ist vor allem entlang der Hauptverkehrsachsen der Fall. In unserem kleinräumigen Land ist es gar nicht möglich, keine Wohnsiedlungen entlang von stark befahrenen Strassenzügen zu bauen. Die bereits bestehenden Wohnsiedlungen sind durch Lärmschutzmassnahmen bestmöglichst zu schützen. Wir müssen aber gleichzeitig verhindern, dass weitere Wohnsiedlungen entlang der Hauptverkehrsachsen gebaut werden.

Der Kanton darf kein Präjudiz schaffen, so dass künftige Generationen in der Raumplanung keine eigenständigen Entscheide mehr fällen können oder gar unter unseren Entscheiden zu leiden haben. Das bedingt eine zurückhaltende Bautätigkeit und eine Beschränkung auf bestehende Siedlungsgebiete und innerhalb dieser eine Konzentration auf gut erschlossene Lagen, die mit dem öffentlichen Verkehr in kurzer Zeit erreichbar sind. Die Tabellen zeigen deutlich, dass der Ressourcenverbrauch an Baulandreserven in ländlichen Gebieten überdurchschnittlich hoch ist. Dies ist vor allem im Knonaueramt, im Furtal, im Unterland und im Weinland der Fall. Der Wohnungsbau in zentrumsfernen Gebieten bedingt eine unerwünschte Zersiedelung. Die Erreichbarkeit mit der S-Bahn ist ein wesentliches Merkmal einer

hohen Erschliessungsqualität. Das Ziel muss eine möglichst geringe Umweltbelastung und eine hohe Siedlungsqualität sein.

Die vier Stadtlandschaften Zürich, Limmattal, Glatttal und Winterthur weisen eine überdurchschnittliche Dichte an Bauten für Kultur- und Bildungseinrichtungen auf. Aber auch Verkehrs- und Versorgungseinrichtungen sind dort stark vertreten. Die Erschliessungsqualität ist in diesen Bereichen sehr gut. Die bauliche Dichte ist am höchsten. Wohnungen, Dienstleistungen, Industrie, Gewerbe und übrige Nutzungen sind am ausgeglichensten verteilt. Kein Bereich ist extrem stark oder äusserst schwach vertreten. Ausgerechnet in jenen Gebieten, in denen die Landwirtschaft stark vertreten ist, sind die Unterschiede am grössten. Die Schaffung attraktiver Wohngebiete ist nach wie vor ein dringendes Bedürfnis. Bestehende Wohngebiete können aufgewertet werden, wenn einzelne, stark befahrene Strassenabschnitte überdeckt werden. Die Überdeckung einzelner Autobahnabschnitte in städtischen Gebieten kann nicht nur Naherholungsgebiete wiederherstellen, sie kann auch dicht besiedelte Orts- oder Stadtteile wieder verknüpfen. Die Überdeckung des Autobahnabschnittes in Schwamendingen ist ein dringend zu realisierendes Projekt. Der Ausbau des S-Bahnnetzes geht erfreulich voran. Die Glatttalbahn hat ihr erstes Teilstück vom Messezentrum Zürich-Oerlikon bis Auzeleg am 1. Dezember 2006 eröffnet. Das Städtzürcher Entwicklungsgebiet Leutschenbach kann davon profitieren. Ein gleich hohes Potenzial besitzt das andere Grossprojekt des öffentlichen Verkehrs: die Limmattalbahn. Sie ermöglicht für bestehende und geplante Wohn- und Arbeitsplatzgebiete in Schlieren, Dietikon und Spreitenbach eine attraktive Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

Die EVP-Fraktion hat den Bericht des Regierungsrates in positivem Sinn zur Kenntnis genommen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Der siebente Raumplanungsbericht geht in über 30 Seiten auf verschiedene Aspekte für die zukünftige Raumplanung ein. Die CVP nimmt den Bericht wohlwollend zur Kenntnis. Trotzdem werde ich in meinem Votum drei Aspekte herausgreifen und kritisch hinterfragen: erstens die Abstimmung von Siedlung und Verkehr, zweitens die Stadtlandschaften und drittens die interkommunale beziehungsweise interkantonale Zusammenarbeit.

Die CVP unterstützt, dass der Abstimmung von Siedlung und Verkehr grosse Bedeutung beigemessen wird. Eine haushälterische Nutzung

des Bodens ist wünschenswert. In gut erschlossenen Gebieten ist eine verdichtete Nutzung erstrebenswert. Die CVP hat bereits mehrere Vorstösse eingereicht, welche in diese Richtung zielen. Zweifel besteht jedoch, ob die Regierung die ihr dazu zur Verfügung stehenden Mittel auch wirklich nutzt. So ist es wenig verständlich, dass die Beratungen des Verkehrsrichtplans weit gehend ohne Gesamtverkehrskonzept stattfinden müssen; dies ist bedauerlich.

Zweitens: Die vier Stadtlandschaften Zürich, Limmattal, Glatttal und Winterthur verfügen zweifelsfrei über eine überdurchschnittliche Nutzung und Verkehrsdichte und weisen hohe Entwicklungsdynamiken auf. Richtig ist, dass in diesen Gebieten attraktive Wohngebiete geschaffen werden sollen. Unerklärlich ist jedoch, dass ausgerechnet im Einzugsgebiet der Limmattalbahn im Niederfeld, auf welchem hochwertiger Wohnraum entstehen soll, eine lärmintensive Gateway-Anlage gebaut werden soll. Dies ist aus meiner Sicht eine raumplanerische Totgeburt.

Zum dritten Punkt, der interkommunalen Zusammenarbeit. Diese ist durchaus erstrebenswert. Verschiedene Zweckverbände beweisen immer wieder, dass grössere Aufgaben im Verbund wesentlich sinnvoller in Angriff genommen werden können. Nur vermisse ich hierzu vielfach den Blick über die Kantonsgrenze hinaus. Nach wie vor bildet die Kantonsgrenze für die Zusammenarbeit unter den Gemeinden vielfach eine unüberwindbare Grenze. Dies ist bedauerlich. So wurde zwar bereits vor einiger Zeit die PAZ, Plattform Aargau/Zürich, initiiert, die Zusammenarbeit wird von allen Involvierten immer wieder gelobt, Resultate aus dieser Zusammenarbeit lassen sich leider wenige sehen. Die Dietiker blicken nach wie vor mit Wehmut auf das IKEA-Debakel zurück. Aber man denke auch an weitere Verkehrsprobleme, aber auch an Probleme im Bereich der Gemeindeverwaltung und Infrastruktur. Auch hier wäre weiteres Potenzial vorhanden für die Zusammenarbeit über die Kantonsgrenze hinaus.

Trotz den aufgeworfenen Kritikpunkten setzt der Raumplanungsbericht wichtige und richtige Akzente. Wir würden uns sehr freuen, wenn die Regierung die vorgebrachten Kritikpunkte aufgreifen und für Linderung sorgen würde. Wir nehmen jedoch den Bericht wohlwollend zur Kenntnis.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Der siebte Raumplanungsbericht des Kanton Zürich orientiert sich an den Leitzielen der für die

räumliche Entwicklung im Richtplan 95 festgelegten fünf Grundsätze, welche im Raumplanungsbericht 2001 ergänzt wurden. Damit soll das Ziel einer für den Kanton Zürich nachhaltigen Raumentwicklung erreicht werden. Die haushälterische Nutzung des Bodens durch Siedlungsentwicklung nach innen, kurze Wege und die Verwendung von wesensgerechten Verkehrsmitteln, die Schonung und aktive Förderung der Lebensräume und der freien Landschaft sind wichtige Voraussetzungen, um für die Bevölkerung und Wirtschaft ein attraktiver Kanton Zürich zu bleiben. Dem Bericht ist zu entnehmen, dass sich der Bauzonenverbrauch auf unter 160 Hektaren pro Jahr reduziert hat, was einer Halbierung seit 1980 entspricht; eine erfreuliche Entwicklung, die weit gehend auf die innere Verdichtung zurückzuführen ist. Diese Entwicklung muss auch künftig gefördert werden. Die vorhandenen Potenziale dürfen nicht durch zweifelhafte Unterschutzstellungen von älteren und neueren Bausubstanzen geschmälert werden. Erneuerungen und Verdichtungen ganzer Quartiere werden in Zukunft immer wichtiger werden. Es muss auch möglich bleiben, dass in der Flughafenregion Baulücken geschlossen werden können. Die heutige Verhinderungspraxis macht keinen Sinn. Eingezonte, voll erschlossene Grundstücke, umgeben von neuen Einfamilienhaussiedlungen, notabene in den letzten drei Jahren neu gebaut, dürfen plötzlich nicht mehr überbaut werden. Es ist wirklich nicht zu verstehen, wenn in einem neu entstandenen Quartier, in dem der Immissionsgrenzwert wohl überschritten ist, wenige noch nicht überbaute Grundstücke nicht mehr überbaut werden sollen. Es gäbe hier einige Beispiele anzuführen, welche die unbefriedigende, teilweise rechtsungleiche Bewilligungspraxis bestätigten.

Der Raumplanung in der Flughafenregion ist im Raumplanungsbericht ein eigenes Kapitel gewidmet. Mit dem Kapitel in diesem Bericht wird jedoch die von Gemeinden und Privaten schon seit langem geforderte und auch anerkannte Rechtssicherheit in keiner Weise verbessert. Die Glatttalstadt, die durch die Glattalbahn noch besser erschlossen wird – die erste Etappe wurde letzte Woche in Anwesenheit des Bundespräsidenten Moritz Leuenberger eingeweiht – liegt wahrscheinlich grösstenteils innerhalb der noch zu definierenden Abgrenzungslinie. Eines durch eine Infrastruktur am besten erschlossene Gebiet der Schweiz erwartet Rechtssicherheit. Obwohl die Lärmschutzverordnung und die Umweltschutzgesetzgebung empfindliche Einschränkungen für Bauern in belasteten Gebieten festschreibt, müssen Wege

gefunden werden, die eine Entwicklung der Flughafenregion ermöglichen. Der Wille, dies zu tun, kann dem Bericht entnommen werden. Die Revision des kantonalen Richtplans für die Flughafenregion muss mit dem SIL (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) koordiniert werden. Es ist zu hoffen, dass nun endlich nach Jahren der Unsicherheit und der Verzögerungen Klarheit geschaffen wird. Die harzige Behandlung des SIL und der Richtplanung für die Flughafenregion muss endlich mit einem straffen Zeitplan ausgestattet und es müssen die notwendige Entscheide gefällt werden. Eine zeitlich beförderliche Behandlung sollte nun möglich sein, da die flugbetrieblichen Grundlagen erarbeitet worden sind, was auch diesem Bericht zu entnehmen ist. Der Raumplanungsbericht gibt diesbezüglich zu gewissen Hoffnungen Anlass.

Ich habe mich zu einer von mehreren Kernaussagen des Raumplanungsberichtes zur Raumplanung in der Flughafenregion geäußert. Der Bericht ist umfassend und aussagekräftig. Er behandelt die wichtigen Probleme der Raumplanung und zeigt mögliche Entwicklungen und Wege zur Zielerreichung auf. In diesem Sinne nehmen wir vom Bericht Kenntnis. Ich danke Ihnen.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Der Raumplanungsbericht liefert wichtige Grundlagen und er hat sie sehr anschaulich und gut aufbereitet. Es sind wichtige Erkenntnisse für die zukünftige Planung und da erinnert man sich natürlich wieder daran, dass die SVP ja mit ihrem Budgetantrag vor einem Jahr genau das verhindern wollte, dass der Bericht gedruckt werden konnte und dass diese Erkenntnisse allen zugänglich gemacht werden. Ich möchte mich hier bei diesem Raumplanungsbericht auf zwei Punkte beschränken, zwei Punkte, bei denen es eben zwar aufgezeigt wird, wo Handlungsbedarf besteht, aber es werden keine Konsequenzen gezogen, es werden keine Vorschläge zur Umsetzung gemacht.

Der erste Punkt ist die interkantonale Zusammenarbeit. Hier sind wir zunehmend mit den wachsenden Verkehrsbedürfnissen der Nachbarkantone konfrontiert. Es wird hier von einer Metropolregion gesprochen und das kann wohl als Werbelabel gelten, aber eine Metropolregion heisst eben auch Mitverantwortung tragen für die Entwicklung über die Kantonsgrenzen hinaus. Wenn wir den Zustand heute betrachten, stellen wir fest: Die Pendlerströme aus den Nachbarkantonen nehmen sehr stark zu. Man wohnt im Thurgau, man wohnt im Aargau oder Kanton Schwyz, die Arbeitsplätze befinden sich aber im Wirt-

schaftsraum Zürich. Das führt dazu, dass die Infrastrukturen für den Weg zum Arbeitsplatz im Kanton Zürich erstellt werden müssen, das führt dazu, dass wir mit dem Ausbau dieser Infrastruktur aber gleichzeitig diese Entwicklung weiter fördern.

Wir haben in der Kommission zur Kenntnis genommen, dass die Nachbarkantone auch mit Forderungen an den Kanton Zürich herantreten, die Verkehrsinfrastrukturen seien auszubauen. Ich denke, das darf keine Einbahnstrasse sein. Hier muss der Kanton Zürich eben auch die Entwicklung in den Nachbarkantonen mitbeeinflussen. Wenn die Nachbarkantone mit ihren Forderungen an den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen kommen, müssen wir uns in die Siedlungsentwicklung der Nachbarkantone einmischen. Es kann nicht sein, dass wir uns hier den Nachbarkantonen anpassen müssen. Ein Beispiel ist ja die Erstellung der dritten Röhre im Baregg. Das hat der Kanton Zürich irgendwann dann zur Kenntnis genommen. Diese dritte Röhre ist erstellt und wir müssen jetzt irgendwie schauen, wie wir diese Pendlerströme aufnehmen müssen. Nur mit einer Zusammenarbeit für eine abgestimmte Entwicklung, nur dort, wo abgestimmt wird zwischen Arbeitsplatzgebieten und Wohngebieten, kann auch eine Planung für eine sinnvolle Verkehrsinfrastrukturanpassung gemacht werden.

Das zweite Thema, wo mir persönlich auch die Konsequenzen fehlen, ist das ganze Kapitel zum Flughafen. Hier werden die Probleme aufgelistet, hier wird Geschichtsschreibung gemacht, wie die Probleme entstanden sind, aber es werden keine Schlussfolgerungen gezogen, nämlich wie aus raumplanerischer Sicht eben auch Forderungen an den SIL-Prozess gestellt werden müssen. Im SIL-Prozess hat der Kanton die Pflicht, neben den Wachstumsoptionen für den Flughafen auch die Forderungen nach Rechtssicherheit für die Gemeinden zu proklamieren, so dass auch Handlungsspielräume für die Gemeinden erhalten bleiben. Und hier fehlen Lösungsansätze. Auch zur Entwicklung des landseitigen Verkehrs des Flughafens werden überhaupt keine Aussagen gemacht.

Der Raumplanungsbericht liefert gute Ansätze. Was wir erwarten, sind auch Lösungsansätze, die umgesetzt werden können. Ich danke Ihnen.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Beim vorliegenden siebten Raumplanungsbericht des Kanton Zürich, der jeweils im Vierjahresturnus dem Kanton vorzulegen ist, werden Aussagen gemacht zu den

Bereichen Stadtlandschaften mit hoher Entwicklungsdynamik, Verkehrsentwicklung, Situation Flughafenregion, Sanierungsbedarf von Infrastrukturanlagen und Bauen ausserhalb der Bauzone. In den vier Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatttal und Limmattal wird festgehalten, dass diese Gebiete eine überdurchschnittliche Nutzung und Verkehrsdichte aufweisen, was ja keine Überraschung darstellt. Diesen Gebieten werden aber auch die höchsten baulichen Reserven und die beste Erreichbarkeit sowie eine hohe Entwicklungsdynamik attestiert. Probleme werden in diesen Gebieten festgehalten bezüglich Verkehrsbewältigung und hoher Umweltbelastungen. Diese Stadtlandschaften werden denn auch als Gebiete mit höchstem Handlungsbedarf zur Erhaltung und Förderung der Lebensqualität geortet. Die Erschliessungsqualität auf den Kanton Zürich bezogen wird für 50 Prozent aller Gebäude im Kanton Zürich als sehr gut bezeichnet. Das heisst, diese 50 Prozent der Gebäude haben in der Nähe eine S-Bahn mit acht Halten oder ein Tram oder Bus mit 16 Halten pro Stunde. Und ebenfalls in der Nähe befindet sich jeweils in diesen Fällen ein Anschluss an eine Hochleistungsstrasse.

Für die Flughafenregion werden die Hauptprobleme in der Planungssicherheit, der Lärmbelastung und den eingeschränkten Handlungsspielräumen für die Gemeinden und die Flughafenbetreiberin festgehalten. Die wichtigsten Ziele sind hier die Koexistenz von Siedlung und Flughafen sowie die Rechtssicherheit für Bevölkerung und Wirtschaft.

Eindrücklich sind die Aussagen über die Folgekosten der öffentlichen Infrastrukturen beziehungsweise deren Unterhalts- oder Werterhaltungskosten. So werden für den Erhalt der Zürcher Abwasser-, Wasser-, Schienen- und Strassennetze jährliche Kosten in der Höhe von über 1,5 Milliarden Franken oder 1200 Franken pro Einwohner veranschlagt. Ein deutlicher Nachholbedarf wird beim Kanalisations-, also Entwässerungssystem ausgemacht.

Bezüglich Landschaftsentwicklung wird das Ziel beschrieben, zusammenhängende Landschaftsräume zu erhalten. Der Landschaftsraum Kanton Zürich wird dabei als multifunktionale Landschaft beschrieben, als Standortfaktor für Arbeits- und Lebensraum, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, als Produktionsraum und Ressource, als Raum für Infrastrukturanlagen, als kulturgeschichtlicher Raum, als Identifikationsraum und als Erholungsraum. Aus meiner persönlichen Sicht vermisse ich aus dieser Aufzählung die ausdrückliche Festhal-

tung des Landschaftsraums Zürich auch als Produktionsstandort für Nahrungsmittel beziehungsweise die Festschreibung des Bekenntnisses zu einer produzierenden Landwirtschaft, einer Landwirtschaft, die nicht nur als Verwalterin von Landreserven für irgendwelche Ansprüche zu dienen hat.

Die SVP nimmt, wie von Bruno Grossmann gesagt, im Übrigen in zustimmendem Sinne Kenntnis.

Ueli Keller (SP, Zürich): Diesen Raumplanungsbericht haben wir zur Kenntnis zu nehmen. Es ist kein Beschluss dazu zu fassen. Es verhält sich ähnlich wie beim Strassenbauprogramm vor einiger Zeit. Aber eben, mindestens zur Kenntnis nehmen müsste man die Information, die zur Verfügung steht, und ich möchte Sie auf einen Sachverhalt hinweisen, der einige Sprengkraft aufweist. Sie finden ihn in der Tabelle 14 auf Seite 22 im Raumplanungsbericht. Es geht um die Werterhaltung der Infrastrukturen von Strasse, Bahn, Wasser und Abwasser. Diese Infrastrukturen haben einen Wiederbeschaffungswert von etwa 46 Milliarden Franken und um einen ordnungsgemässen Unterhalt zu gewährleisten, der werterhaltend ist, müssten für Gemeindestrassen jährlich 880 Millionen Franken ausgegeben werden. Tatsächlich werden nur 124 Millionen Franken ausgegeben. Beim Wasser handelt es sich um 190 Millionen Franken und tatsächlich ausgegeben werden 23 Millionen Franken. Beim Abwasser sind die Zahlen ähnlich: 190 Millionen Franken wären nötig und 29 Millionen Franken werden ausgegeben. Daraus ist eigentlich klar abzuleiten, es müsste gehandelt werden. Bevor man Neues bestellt, wie das mit dem Verkehrsrichtplan geschehen ist, müsste man eigentlich das Alte sicherstellen, damit nicht spätere Generationen darunter leiden. Das braucht aber eine andere Politik, als die Ratsmehrheit hier drinnen pflegt. Unter dem Titel «Sparen» veranstaltet sie eine eigentliche Verhinderungspolitik, die zu Wertverlust führt und später zu höheren Kosten. Von Sparen kann da gar keine Rede sein und die Information im Raumplanungsbericht ist dringend ernst zu nehmen und einer Lösung zuzuführen. Nur mit der Zustimmung zur Kenntnisnahme heute ist das Problem bei weitem nicht gelöst.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das Wort zur Kenntnisnahme dieses Raumplanungsberichts wird nun nicht mehr gewünscht. Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion vom

12866

Raumplanungsbericht 2005 des Regierungsrates Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.