

2. Zusatzkredit zum Rahmenkredit für ergänzende Massnahmen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn

Antrag des Regierungsrates vom 22. März 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 12. September 2023

Vorlage 5895a

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Wir haben freie Debatte beschlossen. Römisch I untersteht der Ausgabenbremse. Es liegt ein Minderheitsantrag von David Galeuchet und Mitunterzeichnenden vor, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Minderheitsantrag David Galeuchet, Florian Meier:

I. Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt Ihnen mit 12 zu 2 Stimmen den Zusatzkredit über 26,6 Millionen Franken zum Rahmenkredit für ergänzende Massnahmen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn zu bewilligen. Die gesamte verfügbare Kreditsumme beträgt damit 162,9 Millionen Franken.

Im Detail beinhaltet der Zusatzkredit im Strassenteil zusätzliche Kosten von 27,7 Millionen Franken und damit 37 Prozent mehr als ursprünglich veranschlagt. Im Gegenzug sinken die Beiträge an das Projekt «Limmattalbahn» geringfügig um 1,1 Millionen Franken. Neu kommen der Kostenvoranschlag für die Strassenanpassungen auf 103 Millionen Franken und die Beiträge für die Limmattalbahn auf 60 Millionen Franken zu stehen. Die grössten Kostentreiber in Prozenten sind alle in der Gemeinde Dietikon zu verorten. Es sind dies die Kreuzung Güterstrasse mit Mehrkosten von 92 Prozent gegenüber der ursprünglichen Vorlage 5111 und die Busspur Weiningerstrasse mit Mehrkosten von 112 Prozent sowie die Kreuzung Schönenwerd mit Mehrkosten von satten 256 Prozent.

Die Kommissionsmehrheit beurteilt die hohen Zusatzkosten durchaus kritisch. Sie ist sich aber einerseits bewusst, dass zwei der sieben Strassenprojekte bereits abgeschlossen sind und Mehrkosten von 16,6 Millionen Franken generiert haben. Daran lässt sich nichts mehr ändern. Andererseits ist für sie der Grundsatzentscheid zum Gesamtprojekt mit der Vorlage 5111 gefallen. Konsequenterweise sei es nun so abzuschliessen, dass die strassenseitige Hauptverkehrsachse im Limmattal klar auf der Bern- und Überlandstrasse liege.

Eine Minderheit lehnt den Zusatzkredit ab und beantragt deshalb, auf die Vorlage nicht einzutreten. Für sie sind die geplanten Umbauten überdimensioniert und deshalb nicht vertretbar.

Eine zweite Minderheit verlangt eine Kürzung des Zusatzkredits um 5,5 Millionen Franken. Die Kürzung betrifft die Kreuzung Gasometer, die deutlich reduziert werden soll, weil die Fortsetzungen der Strasse in die Richtungen nach Zürich

sowie Schlieren nicht die gleiche Leistungsfähigkeit bieten, wie bei der neuen Kreuzung vorgesehen sind. Soweit der Überblick über die Vorlage.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Die Limmattalbahn ist sehr erfolgreich. Die hohe Nachfrage hat die Erwartungen übertroffen. 5,6 Millionen Passagiere sind im ersten Betriebsjahr mit der Bahn gereist. Erwartet wurden vier bis fünf Millionen.

Beim Bau wurden auch 20 Prozent weniger ausgegeben als budgetiert. Zusammen mit dem Kredit der Limmattalbahn wurden auch Staatsbeiträge von 136 Millionen Franken für die Anpassung am Strassennetz gesprochen. Hier laufen die Kosten aber aus dem Ruder. Die Projekte wurden massiv erweitert. Zum Zeitpunkt der Kreditvorlage waren die Projekte noch nicht ausgereift und erst als Vorstudie vorhanden. Heute soll nun ein Zusatzkredit von 26,6 Millionen Franken, also zusätzlich 20 Prozent zum Ursprungskredit, gesprochen werden.

Die Strassen werden mehrfach auf Vierspurigkeit erweitert. Wenn Abbiegespuren dazukommen, soll die Strasse sogar noch breiter werden. Der Anschluss an die Stadt Zürich bleibt aber zweispurig. Damit wird nur eine weitere Verkehrslawine in Richtung Stadt geschickt, aber kein Verkehrsproblem gelöst. Wir wollen das Problem beheben, nicht verlagern. Deshalb treten wir nicht auf das Geschäft ein.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): 2015 bewilligte der Kantonsrat einen Kredit von 510 Millionen Franken für den Bau der Limmattalbahn in zwei Etappen und einen Kredit von 136 Millionen Franken für die notwendigen Anpassungen des Strassennetzes. Die Limmattalbahn kann als Erfolg gewertet werden. Beim damaligen Rahmenkredit für die Anpassungen des Strassennetzes handelt es sich um eine grobe Kostenschätzung, da die Projekte noch nicht genügend weit fortgeschritten waren. Eine Grobkostenschätzung hat einen viel grösseren Prozentsatz von Plus-Minus.

Die diversen Anpassungen seit dem Kreditbeschluss von 2015 ergeben nun die Kosten für den beantragten Zusatzkredit von 26 Millionen Franken. In der Vorlage sind die einzelnen Abweichungen aufgelistet. Ich verschone Sie deshalb, diese alle einzeln aufzutragen. In der Kommissionsberatung wurden sämtliche Abschnitte besprochen, erläutert und erklärt. Ich bin mir aber sicher, dass diese Einzelteile der Vorlage durch meine nachfolgenden Voten allenfalls noch erläutert werden.

Für die SVP ist unbestritten, dass wir dem Zusatzkredit zustimmen werden: Wer A sagt, muss auch B sagen. Mit dem Projekt «Limmattalbahn» wurde ganz klar ein massiver Umbau der Verbindungen für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) und damit eine Entlastung der einzelnen Zentren angestrebt. Diese Entlassung muss nun mit der Fertigstellung aller Strassenbauprojekte umgesetzt werden.

Der Rückweisungsantrag (*gemeint ist der Nichteintretensantrag*) der Grünen entspricht ihrem politischen Verständnis. Der von ihnen forcierte Ausbau des ÖV mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn ist vollbracht. Was nun mit dem MIV passiert, ist egal. Der MIV ist sowieso des Teufels. Dieser Rückweisungsantrag

steht mehr als quer in der Landschaft. Die Bevölkerung hat der Limmattalbahn im Wissen darum zugestimmt, dass dies sehr grosse Veränderungen für den MIV mit sich bringt. Wenn wir nun eine Kreditüberschreitung haben, sind wir es der Bevölkerung schuldig, dieses Projekt, wie versprochen, fertigzustellen. Wir lehnen den Rückweisungsantrag der Grünen ab.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Zuerst meine Interessenbindung: Ich bin heute Stadtpräsident, zuvor war ich Bauvorstand der Stadt Schlieren und entsprechend in die vorliegenden Projekte beziehungsweise in den Bau der Limmattalbahn involviert. Ich möchte bereits jetzt um Nachsicht bitten, wenn es heute an der einen oder anderen Stelle um Details beziehungsweise um den bekannten Kirchturm geht. Zum zweiten, damit es gleich zu Beginn klipp und klar gesagt ist, es geht weder der SP noch mir um das grundsätzliche Verhindern der vorliegenden flankierenden Massnahmen zur Limmattalbahn. Im Gegenteil. Wir sagen nach A auch B. Den Abschluss des Grossprojekts braucht es, und die dazu erforderlichen Massnahmen sind wichtig. Wir stimmen deshalb dem Grundsatz zu.

Als Befürworter und grosser Supporter des öffentlichen Verkehrs war und ist es der SP ein Anliegen, dem Bau der Bahn, wie es die Limmattalbahn ist, keine Steine in den Weg zu legen. Das haben wir entsprechend auch nie getan. Wir haben bei den Vorgängen in den Abstimmungen auch die entsprechenden flankierenden Massnahmen zum Bahnbau, was immer auch einen Strassenbau beinhaltet, mitgetragen. Zugegeben: Oft nicht mit viel Elan, war doch die Planung dieser flankierenden Massnahmen allzu oft sehr autolastig. Die nun seit einigen Jahren schon in Betrieb gesetzten Bauwerke haben es gezeigt – ich nenne da nur das Beispiel Schönenwerd-Kreuzung an der Grenze Dietikon/Schlieren –, dass die Anwohner und das Velo teilweise zu wenig berücksichtigt wurden.

Die Limmattalbahn fährt, die meisten flankierenden Massnahmen sind gebaut, am Schluss so gebaut, dass das Limmattal dankbar ist für die überstandene, doch einigermaßen erträgliche Bauzeit, insbesondere für die von vielen Leuten nicht nur herbeigesehnte Bahn. Die Bahn funktioniert sehr gut. Besten Dank für diese. Die Bahn funktioniert so gut, dass sie auch wirklich genutzt wird, vielmehr genutzt wird als prognostiziert. Nochmals vielen Dank hierfür.

Was nicht zur Zufriedenheit funktioniert, ist die Verlagerung des individuellen Autoverkehrs: Raus aus den Städten Dietikon und Schlieren, raus aus den Zentren auf die Nebenachse der Bern- und Überlandstrasse. Hierzu braucht es die heutige Vorlage, insbesondere den Ausbau der Engstringer-Kreuzung in Schlieren.

Der Kommissionssprecher hat die Vorlage gut beschrieben. Ich verzichte darauf, diese nochmals im Detail zu beschreiben. Was ich aber nochmals erläutern möchte – der Einfachheit halber mache ich das schon jetzt –, ist unser Minderheitsantrag. Wir wollen den vorliegenden Zusatzkredit um 5,5 Millionen Franken kürzen. Die Kürzung bezieht sich nur, ich betone, nur auf das Teilprojekt «Kreuzung Gasometer» in Schlieren. Wir sind der Ansicht, dass dieses Projekt überdimensioniert ist und nicht im geplanten Umfang umgesetzt werden sollte. Der Ausbau an dieser Stelle ist unnötig massiv. Ich betone nochmals an dieser Stelle: An der Engstringer-Kreuzung beissen wir in den sauren Apfel. Wir akzeptieren den

massiven Ausbau, aber an dieser Stelle ist der Ausbau unnötig massiv. Das finden nicht nur die Anwohner, die ihre geliebten Vorgärten und Dutzende von alten Bäumen verlieren, und dafür keineswegs eine massiv sicherere Strasse erhalten. Das sagen auch heute die Gerichte. Der Kanton hat das Projekt bereits zweimal überarbeiten müssen. Inzwischen haben die zuständigen Gerichte den Klagenden recht gegeben, dass die Projektierung ungenügend ist, ungenügend an einem Ort wie diesem, wo verschiedene Gebäude beziehungsweise Ensembles – dazu zählen durchwegs auch die Vorgärten und Bäume – mittels dem Bundesinventar der schützenden Ortsbilder, ISOS, sind.

Aber das Projekt bleibt auch weiterhin ungenügend. Es ist aus der Vorlage und diversen Gesprächen nicht ersichtlich, warum der Ausbau der Kreuzung Bern-/Gasometerstrasse noch immer im projektierten Ausbaustandort beziehungsweise Ausbau zum jetzigen Zeitpunkt erfolgen muss beziehungsweise dieser nicht nach dem erfolgten Ausbau der Engstringer-Kreuzung in Schlieren und nach Beobachtung der Folgen ausgeführt werden kann.

Der Ausbau der Ausnahme-Transportroute soll dabei nicht gefährdet werden. Ein weitergehender Ausbau ist aber nicht nötig. Der Erhalt der Leistungsfähigkeit für den prognostizierten Verkehrswachstum ist bereits heute gegeben. So konnte nicht erklärt werden, trotz mehrmaliger Nachfrage, warum diese T-Kreuzung das grössere Verkehrsaufkommen, das durch den Ausbau der Engstringer-Kreuzung entstehen wird, nicht aufnehmen kann, sind doch erstens schon heute Einspurstrecken für die nötigen Rechtsabbieger beziehungsweise Linksabbieger Richtung Gasometerstrasse vorhanden. Ein Kapazitätsausbau in diese Richtung ist zudem nicht alleinig von der Kapazität der Kreuzung abhängig, sondern vielmehr von der Kapazität der Brücke über die SBB im Süden der Kreuzung. Die Kapazität der Brücke, welche notabene eine Gemeindestrasse betrifft, wird aber in den nächsten Jahren nicht vergrössert. Zum Zweiten: Eine alleinige Durchfahrt über die Kreuzung Bernstrasse/Gasometerstrasse funktioniert bereits heute sehr gut und ohne Behinderung des MIV beziehungsweise der übrigen Verkehrsteilnehmenden. Dies auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Anzahl der Spuren nach der Kreuzung auf der Bernstrasse Richtung Zürich bereits seit Jahren verkleinert wurde.

Zusammenfassend heisst dies: Auch künftig sollte die Kreuzung Gasometer für alle Verkehrsteilnehmer keine Probleme bringen. Wir plädieren deshalb, dass der Kanton nochmals über die Bücher geht und hier Einsparungen macht. Wir beantragen deshalb im Sinne von Herrn Bourgeois (*Marc Bourgeois*) heute Morgen (*Anspielung auf ein Votum in der Vormittags-Sitzung*) einen Legobaustein weniger zu bauen und 5,5 Millionen Franken einzusparen.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Der Kommissionspräsident hat alles ausgeführt. So muss ich nicht nochmals wiederholen, welche Massnahmen diese Vorlage mit sich bringen. Die gesamte Vorlage, über die wir heute diskutieren, steht im Zusammenhang mit der Limmattalbahn. Diese Massnahmen, die waren Bedingungen für den Bau der Limmattalbahn. Es war immer das Ziel der Vorlage 5111 betreffend Limmattalbahn, den Verkehr bestmöglich zu verlagern. Und

jetzt, wie wir gehört haben, da die Limmattalbahn erfolgreich unterwegs ist, muss das gesamte Vorhaben fertiggedacht und realisiert werden. Dazu gehören nun auch die Massnahmen am Strassennetz.

Es sind alles Massnahmen, die Voraussetzung sind, damit der Strassenverkehr auf die Achse Bern-/Überlandstrasse verlagert werden kann. Wir haben es vorhin gehört: Es wird kritisiert, dass die Zentren noch zu wenig entlastet sind. Viele Massnahmen dienen der Stadtentwicklung der betroffenen Gemeinden und bringen auch eine attraktivere Führung des Veloverkehrs mit sich.

Wie sich die Mehrkosten zusammensetzen, ist bekannt und stehen auch in der Vorlage, auch haben wir weitere Ausführungen in der Kommission erhalten. Es ist der Landerwerb, Altlastenentsorgung, Lärmschutz, hohe Grundwasserspiegel mit demzufolge teuren Baukosten, Strassenentwässerung und das prognostizierte Verkehrswachstum.

Die FDP stimmt dem Zusatzkredit zu. Es sind nachvollziehbare notwendige Massnahmen im Zusammenhang mit der erfolgreichen Limmattalbahn. Es profitiert das ganze Limmattal – und weit darüber hinaus. Die FDP setzt sich nicht nur für einen starken ÖV ein, sondern auch für ein leistungsfähiges Strassennetz. Wer dieser Vorlage nicht zustimmt, ist unehrlich. Wir haben es gehört: Wer A sagt, muss auch B sagen. Wir wollten die Limmattalbahn. Die damit zusammenhängenden Massnahmen am Strassennetz gehörten unverzichtbar dazu. Sagen wir Ja zu einer verantwortungsbewussten Politik und einem Verkehrsvorhaben, das überzeugt. Besten Dank.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Wir freuen uns, dass das Projekt Limmattalbahn nach Plan fertiggestellt werden konnte und auf rege Nachfrage stösst. Dieses trägt zu einer dynamischen Entwicklung des Limmattals bei und somit zukünftig auch zu einem grösseren Mobilitätsbedürfnis. Entsprechend müssen auch die ergänzenden Massnahmen im Strassennetz auf das prognostizierte Verkehrswachstum und auf die gewünschte Stadtentwicklung ausgerichtet werden. Wir unterstützen deshalb den Zusatzkredit und lehnen den lokalpolitisch motivierten Antrag der SP ab. Es sind aktuell weder Verfahren hängig noch laufen Einsprachen. Der Grundsatzentscheid, der ist bereits gefallen; die Sache ist eigentlich entschieden. Wir befinden uns nicht auf Objektkreditstufe. Dass die SP hier nun via Kantonsrat eingreifen will, scheint uns vom Vorgehen her etwas fragwürdig.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Erstens kommt es teurer, und zweitens als man denkt. Das sind wir uns leider bereits gewohnt. Die Limmattalbahn ist aber ein Riesenerfolg. Jedoch sind die Kosten für strassenseitige Anpassungen offensichtlich etwas zu tief eingeschätzt worden. Die Massnahmen zur Entlastung der Ortskerne von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr gehören jedoch zu den strassenseitigen Anpassungen dazu. Die Gründe, warum die Kreuzung in Schlieren ausgebaut werden muss, haben uns überzeugt. Aus diesem Grund lehnen wir den Kürzungsantrag über 5,5 Millionen Franken ab.

Die Fraktion der Mitte tritt auf die Vorlage ein und wird dem Zusatzkredit zustimmen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Mit der Bewilligung der Limmattalbahn von 510 Millionen Franken haben wir bekannterweise auch die Kompensationsmassnahmen von über 136 Millionen Franken für den Ausbau des MIV bewilligt. Nun reicht dieser Zusatzkredit offenbar nicht ganz aus. Vorhin wurden die geflügelten Worte vorgebracht: Wer A sagt, muss auch B sagen. Ich benutze diese auch. Sie sind eine gute Zusammenfassung, für mein Votum, aber auch für die Haltung der AL zu diesem Zusatzkredit. Denn unsere politische Meinung ist durchaus klar: Grundsätzlich sehen wir nicht unbedingt Bedarf für einen weiteren Ausbau des Strassennetzes – soweit geht unsere politische Meinung auch mit den Grünen überein.

Hier ist es jedoch so, dass mit dem Bau der Limmattalbahn diese Kredite für die besprochenen Kompensationsprojekte bereits gesprochen wurden. Diese Diskussion wurde also bereits damals geführt und ist erledigt. Nun reichen diese Kredite nicht für alle flankierenden Massnahmen aus. Daher ist es nichts als korrekt, dass wir hier einem entsprechenden Zusatzkredit zustimmen.

Ich komme auch noch auf den Minderheitsantrag zu sprechen. Wo wir jedoch der fachmännischen Meinung der lokalen politischen Vertretung vertrauen, ist bei der Kreuzung Bern-/Gasometerstrasse in Schlieren. Hier scheint wirklich ein überdimensionierter Ausbau der betreffenden Kreuzung vorzuliegen. Da darf man für einmal im Nachhinein schlauer sein und eine kleine Korrektur vornehmen. Die AL wird dem Minderheitsantrag der SP zustimmen. Besten Dank.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Für einmal bin ich von der SVP angenehm überrascht. Ihr Sprecher, Ueli Pfister, hat es zu 100 Prozent auf den Punkt gebracht. Die Limmattalbahn ist eine Erfolgsgeschichte. Da gehört alles dazu, auch der Ausbau der MIV-Infrastruktur. Du hast auch richtig gesagt: Wer A sagt, muss auch B sagen. Ich gebe aber zu, manchmal wäre ich gerne ein Grüner. Die Grünen haben es manchmal sehr einfach, weil, Strassen sind böse, also lehnen wir sie ab. So habe ich es zumindest ein wenig verstanden. Bei der SP möchte ich heute auch nicht sein. Dort hat es mir zu viel selbsternannte Gesamtverkehrsspezialisten mit Diplom über Kreuzungsplanung. Das ist mir zu suspekt. Darum sage ich klar: Wir werde auf diese Vorlage eintreten und werden den Minderheitsantrag der SP ablehnen.

Rochus Burtscher fährt fort: An die Adresse von Florian Meier, der leider den Antrag des Autohassers Galeuchet übernehmen musste. Ihr werdet wortbrüchig, schlicht und einfach wortbrüchig. Ihr sagt zu A nicht B. Das ist wirklich etwas, das hinterhältig ist. Ihr habt ein Versprechen abgegeben, dass die flankierenden Massnahmen ebenfalls umgesetzt werden. Diese Wortbrüchigkeit zeigt das wahre Gesicht der Grünen. Das ist wirklich das Letzte. Übrigens hätten wir schon viele Sachen erledigt ...

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Herr Burtscher, bitte bleiben Sie anständig. Beleidigende Aussagen gegenüber Nichtanwesende gehören nicht in einen Ratssaal.

Rochus Burtscher fährt fort: Werde ich machen. Querschüsse kommen übrigens auch von den Grünen aus Dietikon. Wir hätten auch eine Brücke dafür. Wir wollen diese Umfahrung, damit das Zentrum von Dietikon entlastet wird. Wenn Sie jetzt wieder wortbrüchig werden, dann tut mir das leid. Das ist nämlich genau für die Bern- und Überlandstrasse. Zum «T» wird nachher Pierre Dalcher etwas sagen.

Stimmen Sie bitte dem Antrag, wie es Ueli Pfister gesagt hat, zu, und lehnen Sie den grünen Antrag ab.

Florian Meier (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Rochus Burtscher, Wortbruch finde ich ein bisschen ein hartes Wort, weil das Wort, das gebrochen würde, eigentlich viel kleiner war, denn, jetzt wird die Spuranzahl auf einer grossen Strecke verdoppelt. Das ist so. Da musst du nicht den Kopf schütteln. Insofern sagen wir nicht B. Wir würden gerne B sagen, wenn B ein B wäre. Doch wir bekommen hier ein C vorgelegt. Das ist das Problem. Deshalb lehnen wir ab. Ich bitte Sie, das auch zu tun.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Die Limmattalerdichte der SP in der KEVU-Deputation ist relativ hoch. Ich wohne ebenfalls in Dietikon und bin häufig mit dem Velo im Limmattal unterwegs. Es ist tatsächlich so, dass die Zentren nach wie vor vom MIV stark belastet und verstopft werden. Mit diesen Autos ist es irgendwie eine Plage. Deshalb unterstützen wir, wie Markus Bärtschiger bereits gesagt hat, die Vorlage grundsätzlich.

Trotzdem muss man die ganze Geschichte mit der Limmattalbahn auch kritisch betrachten. Gemäss dem Tiefbauamt selbst wurden viele Kreuzungen, die im Zusammenhang mit der Limmattalbahn gebaut wurden, in Bezug auf Velos nicht optimal gebaut, das heisst, schlecht bis katastrophal. Die Situation hat sich im Gegensatz zu früher zum Teil massiv verschlechtert. Man habe die Planung nicht mehr anpassen können, weil die schon 15-jährig gewesen sei.

Diesen Nachtragskredit kann man aber noch anpassen. Die Gasometer-Kreuzung braucht heute aus Kapazitätsgründen eigentlich nicht gesichert zu sein, das heisst, man kann problemlos damit zuwarten. Die Kreuzung würde aber einmal mehr die Situation, insbesondere der Velofahrenden, verschlechtern. Es würden nicht nur Bäume gefällt, es würden nicht nur Vorgärten geschreddert, es würde einmal mehr die Situation für Velofahrende massiv verschlechtert, indem man zusätzlich halten müsste, nicht zügig vorankäme und so weiter und so fort.

Deshalb ist es mir schleierhaft, weshalb die GLP dieses velofeindliche Vorhaben an dieser Kreuzung unbedingt pushen will, und wieso die Bürgerlichen, die immer jammern, dass die finanzielle Situation der Strassen dermassen katastrophal schlecht sei, dass wir keinen Rappen für das Velo und den ÖV daraus beziehen dürfen. Die wollen jetzt einfach Geld aus dem Fenster werfen für eine Kreuzung, die es so nicht braucht und nur schadet.

Treten Sie auf die Vorlage ein, unterstützen Sie den Minderheitsantrag der SP, weil, das ist unnütz, kontraproduktiv und einfach eine Geldverschwendung. Herzlichen Dank.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): Meine Interessenbindung: Ich wohne in Schlieren und komme jeweils für die Ratssitzung mit dem Zweier (*Tramlinie*) hierher und gehe mit dem Zweier wieder nach Hause. Ich nehme nicht die Limmattalbahn, weil, die fährt nicht bis hierher; der Zweier wurde ja bis nach Schlieren verlängert.

Ich möchte gleich an Frau Joss anschliessen: Velo? Wer ist der Chef des Tiefbauamtes? Er (*gemeint ist Regierungsrat Martin Neukom*) könnte schauen, dass die Veloverbindungen auf den Kreuzungen besser gebaut werden. Das einmal einfach so als Frage.

Weiter möchte ich hier nochmals zum Ausdruck bringen: Die Limmattalbahn wurde gebaut dank den flankierenden Massnahmen, die zur Limmattalbahn ergänzt wurden. Ansonsten, denke ich, hätte es riesengrosse Probleme gegeben, auch in der Bevölkerung. Es war eines der wichtigsten Argumente, damit wir das bauen konnten. Weiter muss ich anmerken: Vor allem die Schlieremer Bevölkerung wartet auf den Ausbau der flankierenden Massnahmen seit über fünf Jahre. Immer wieder wurden diese zurückgestellt. Da ist die Stadt Schlieren auch mit-schuldig, weil sie stets Einsprachen erhoben hat. Ich denke sogar, zum Teil wusste sie selbst nicht genau, was sie wollte. Jetzt nochmals eine Verlängerung? Das ist nicht zu dulden. Wir müssen jetzt diese Ausbauten tätigen. Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge, die gestellt wurden, abzulehnen. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Ich gebe Ihnen meine Interessenbindung bekannt: Ich bin ein KEVU-Urgestein; ich war schon bei der ersten Limmattalbahn-Vorlage Sprecher der SP.

Ich möchte noch zwei Punkte richtigstellen: Erstens, Ruth Ackermann, du hast gesagt, alles werde immer teurer. Ja, die Strasse wird teurer, die Limmattalbahn hat hingegen unter Budget abgeschlossen. Das ist sehr erfolgreich. Hier ist es nur die Strasse, die teurer wird. Das ist ein wichtiger Unterschied.

Zu Sonja Rueff-Frenkel, wir haben damals Ja gesagt zur Strasse, aber ganz sicher ohne Begeisterung. Wir haben verstanden, dass die Strasse ein wichtiger Bestandteil zur Entlastung der Zentren ist – wie Pierre Dalcher eben erwähnt hat. Deshalb haben wir dem gesamten Projekt zugestimmt. Aber wir haben ganz sicher die Strasse nicht mit Begeisterung bestellt.

Yiea Wey Te (FDP, Unterengstringen): Die Limmattalbahn ist eine Erfolgsgeschichte. Das wurde bereits mehrmals gesagt. Als Unterengstringer und Bewohner des Limmattals kann ich dies nochmals bestätigen.

Es ist unbestritten, dass die ergänzenden Massnahmen umgesetzt werden müssen. Es wurde aber auch gesagt, die Engstringerstrasse sei zu massiv geplant. Wenn man sich die Zeit nimmt und sich die Situation vor Ort einmal anschaut, erkennt

man wirklich ohne Mühe, dass die geplanten Massnahmen unbedingt notwendig sind. Die Situation dort ist wirklich unhaltbar.

Bei einigen Voten wurde versucht, den Eindruck zu vermitteln, dass bei der Planung die Velowege vergessen wurden. Das kann ich beim besten Willen nicht nachvollziehen, vor allem bei den Leuten nicht, die als Exekutivpolitiker Einsicht hatten, was geplant wurde. Das verstehe ich wirklich nicht. Es kann sein, dass gewisse Leute mehr wollen, aber mehr ist nicht möglich, weil die Maximallösung für die Velowege bereits geplant wurde.

Wir sind es der Bevölkerung im Limmattal schuldig, dass die flankierenden Massnahmen vollständig umgesetzt werden. Das ist ganz wichtig. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich möchte den Antrag nicht nochmals ausführen, auch nicht, wie es zu den Mehrkosten beim strassenseitigen Bau gekommen ist. Ich möchte Ihnen aber sagen, dass ich mich sehr freue, dass wir uns offenbar hier alle einig sind. Es freut sich die Volkswirtschaftsdirektorin und die ÖV-Ministerin, dass die Limmattalbahn für uns alle eine Erfolgsgeschichte geworden ist. Das ist auch für unsere Bevölkerung so und für die, die den öffentlichen Verkehr nutzen. Das ist eine gute Sache.

Jetzt hat es zu diesen strassenseitigen Mehrkosten geführt. Ich möchte an dieser Stelle klar betonen, dass uns das Ziel der Verlagerung, das wir mit der Vorlage selbst versprochen haben, dass uns dieses Ziel nach wie vor wichtig ist, nämlich die Verlagerung der Achse Bern-/Überlandstrasse. An diesem Ziel wollen wir nicht rütteln. Wir wollen alles umsetzen, wie wir es versprochen haben. Der Verzicht auf einzelne dieser Massnahmen ist keine Option.

Nun wurde im Rat ebenfalls gesagt, insgesamt sei die Vorlage nach wie vor unter den Kosten, die wir damals dem Volk vorgelegt haben, weil, insbesondere die Bahn zirka 20 Prozent günstiger abgeschlossen hat. Wir wollen die tiefbauseitigen Kosten ausgeben können, damit wir das Projekt abschliessen können, so wie wir es der Bevölkerung versprochen haben. Man soll die Spielregeln nicht während des Spiels ändern. Das ritzt an der Glaubwürdigkeit. Das wollen wir seitens der Regierung nicht. In diesem Sinne bitte ich Sie um Ablehnung des Rückweisungsantrages beziehungsweise des Antrages auf Nichteintreten, die Kürzung nicht zu genehmigen und dem Antrag der Regierung zuzustimmen.

Abstimmung

Der Kommissionsmehrheitsantrag wird dem Minderheitsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 153 : 17 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Kommissionsmehrheitsantrag zuzustimmen. Damit ist Eintreten auf die Vorlage beschlossen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Markus Bärtschiger, Felix Hoesch:

I. Für Anpassungen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn entlang des Neubautrassees sowie auf der nördlich gelegenen Verkehrsachse mit Bernstrasse und Überlandstrasse wird zum bisherigen Rahmenkredit gemäss Dispositiv III des Beschlusses des Kantonsrates vom 30. März 2015 (Vorlage 5111) ein Zusatzkredit von Fr. 21 100 000 (Reduktion um Fr. 5 500 000 durch Verzicht Ausbau Kreuzung Bern- / Gasometerstrasse in Schlieren im projektierten Ausmass) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt. Die gesamte verfügbare Kreditsumme beträgt damit Fr. 157 400 000 (Preisstand 1. April 2013, einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt).

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Kurz zum Minderheitsantrag: Die SP möchte mit ihrem Minderheitsantrag noch ein wenig am Projekt herumflicken. Die MIV-Führung im Zusammenhang mit der Limmattalbahn ist ein Projekt, welches nicht nur Schlieren betrifft, sondern das ganze Limmattal. Mit der Kürzung von fünf Millionen Franken will sie den Ausbau der Gasometer-Kreuzung in Schlieren verhindern. Sämtliche Projekte in diesem Zusammenhang wurden auf die zukünftigen Verkehrsaufkommen ausgelegt, auch die Gasometer-Kreuzung. Es macht keinen Sinn, wenn man jetzt diese Kreuzung herausgreift und nicht umbaut, wie es bei allen anderen Kreuzungen gemacht wurde. Dass allenfalls die Veloführung nicht optimal ist, liebe Rosmarie: Die örtlichen Behörden wurden in dieses Projekt eingebunden und hätten ihre Anliegen einbringen können. Anscheinend haben sie das nicht gemacht.

Auch der Vergleich mit der Verkehrsführung in die Stadt Zürich hat den Kanton grundsätzlich nicht zu interessieren. Dass die Ansicht und die Ausführungen in der Stadt Zürich in Bezug auf den MIV anders sind, als dies der Kanton macht, ist, glaube ich, allen bekannt. Inwieweit dieser Antrag der SP den Bedürfnissen der Stadt Schlieren oder nur den Wünschen des Schlieremer SP-Stadtpräsidenten als Mitglied der KEVU entspricht, entzieht sich meinen Kenntnissen. Ob dies eine fachmännische Haltung ist, beurteile ich nicht. Lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Es tut mir schrecklich leid, dass ich auch nochmals sprechen muss, aber Herr Pfister hat mich herausgefordert. Genauso wie Herr Dachler hat er der Schlieremer Behörde, sprich der Exekutive vorgeworfen, sie sei untätig gewesen. Sie haben es mit anderen Worten gesagt: Mit Untätigkeit gegläntzt. Dagegen möchte ich mich verwahren.

Es ist sehr wohl so, dass die Fachleute bei dieser Projektierung stundenlang diskutiert haben, wie diese sehr untergeordnete Kreuzung zu gestalten sei. Ich habe gesagt, es sei eine äusserst schwierige Kreuzung, weil es eine T-Kreuzung ist. Da gibt es Verkehrsbeziehungen, die nicht einfach sind. Ich spreche jetzt definitiv nicht vom Veloverkehr, sondern vom MIV und von den Lastwagen, zusätzlich

der ÖV, also Busverkehr, was an dieser Kreuzung alles nicht einfach zu handhaben ist. Insbesondere befinden wir uns in einem äusserst schützenswerten Raum, nämlich mit dem höchsten Bundesschutz überhaupt, was das Gaswerk betrifft. All dieses Gemenge macht es nicht einfach, eine Verkehrsplanung zu gestalten. Die Verkehrsbauplanung wurde sehr sorgfältig gemacht, unserer Meinung nach aber nicht zu Ende gedacht. Die Stadt Schlieren ist bereits wieder im Gespräch mit dem Kanton, wie man es anders machen könnte. Es gibt – da gebe ich der GLP nicht recht – immer noch Einsprachen, nicht von der Stadt Schlieren, sondern von Privaten, die nicht vom Tisch sind. Man versucht, nochmals das Optimale zu erarbeiten. Meine Eingabe in der KEVU hat geholfen – das ist ja auch einmal schön, dass man als Stadtpräsident der Stadt auf kantonaler Ebene helfen kann –, dass diese Gespräche nochmals aufgenommen wurden. Da danke ich dem Kanton. Diese Gespräche sind noch nicht zu Ende. Das heisst, es ist nicht nur ein Kirchturnthema von mir, wie mir unterstellt wird, weil ich in der SP bin, sondern es ist ein Thema, das Spezialisten umtreibt, das insbesondere die Stadt Schlieren umtreibt, das sehr schwierig ist.

Herr Dalcher, wir sind sehr bemüht – ich höre das und bin auch sehr stark von dieser Verkehrslage, wie sie heute ist, betroffen, ich wohne an der Kantonsstrasse –, dass es auch in diesem Bereich endlich vorwärtsgeht. Wir warten seit Jahren. Da gebe ich Ihnen recht. Die Schlieremer Bevölkerung wartet darauf, das gesamte Limmattal wartet auf diese flankierenden Massnahmen. Aber, das heisst nicht, dass wir einfach telquel alles schlucken müssen. Entsprechend hoffe ich, dass mindestens ein paar Einzelstimmen hier im Rat vorhanden sind, die mir recht geben, dass man auch einmal sparen darf, wenn es nämlich nichts nützt, auch für den MIV nützt dieses Vorhaben nichts, so wie es momentan vom Regierungsrat geplant ist. Da kann man noch sauberer als jetzt die weitere Planung angehen. Das ist die Chance, die wir mit diesem Zusatzkredit haben, weil, das Projekt ist jetzt schon weit über fünf Jahre in Verzug. Daher spielt es keine Rolle, wenn wir jetzt nochmals zwei, drei Monate weiterdiskutieren und wir am Schluss, ich betone, für den MIV eine sehr gute Lösung haben.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): Ganz kurz: Lieber Markus, ich habe nicht gesagt, ihr seid untätig gewesen im Stadtrat, sondern ich habe gesagt, ihr wusstet nicht, was ihr wolltet, und zwar innerhalb des Stadtrates. Da kannst du jetzt den Kopf schütteln, wie du willst. Es ist zumindest so bei uns angekommen. Ich sage nochmals, bitte lehnt diesen Minderheitsantrag ab. Danke.

Abstimmung

Der Kommissionsmehrheitsantrag wird dem Minderheitsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 117 : 55 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Kommissionsmehrheitsantrag zuzustimmen.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabebremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb

braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Für römisch I der Vorlage 5895a stimmen 157 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II, III, IV

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.