

## **10. Objektkredit für die Neubauprojekte Tiefbauamt im Zusammenhang mit dem Bau Brüttenertunnel der SBB in den Gemeinden Wallisellen, Dietlikon und Bassersdorf**

Antrag des Regierungsrates vom 2. September 2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 13. Juli 2021

Vorlage 5650 (*Ausgabenbremse*)

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Ziffer I der Vorlage untersteht der Ausgabenbremse.

*Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat für eine Veloschnellroute in der Gemeinde Wallisellen, eine Velohaupt- und Nebenverbindung in den Gemeinden Dietlikon und Wangen-Brüttisellen sowie eine Busspur in der Gemeinde Bassersdorf einen Objektkredit in der Höhe von 73'097'000 Franken zulasten der Investitionsrechnung des Tiefbauamts zu bewilligen. In diesem Objektkredit ist also gleich eine Reihe von Teilprojekten enthalten, wobei das eigentliche Kernstück der Vorlage die Veloschnellroute auf dem Gebiet der Gemeinde Wallisellen als Teilstück der Veloschnellroute Stadt Zürich nach Uster bildet. Zudem wird der Ausbau des Velowegnetzes in den Gemeinden Dietlikon und Wangen-Brüttisellen deutliche Verbesserungen für den Veloverkehr in der Region bringen.

Gemäss Aussage unserer Volkswirtschaftsdirektorin anlässlich der Medienkonferenz vom 8. September 2020 bietet das Projekt Brüttenertunnel die Chance, in der Region Glatttal das bis dato umfangreichste Veloprojekt im Kanton Zürich zu realisieren und somit den öffentlichen Verkehr auszubauen. Denn gemäss Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2018 sollen bis 2030 rund 8 Prozent aller Wegetappen mit dem Velo zurückgelegt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen im ganzen Kanton Veloschnellrouten gebaut werden. Dieses Projekt bildet somit den Auftakt für dieses Vorhaben.

Wesentlicher Auslöser aber der vorliegenden Kreditvorlage ist die Projektierung des SBB-Brüttenertunnel. Dieser tangiert den südlich des Bahntrassees liegenden Bahnweg auf dem Gebiet der Gemeinde Wallisellen. Aufgrund der Trasse-Verbreiterung muss der bestehende Bahnweg um rund drei Meter verschoben werden. Die geplante Veloschnellroute von der Stadt Zürich Richtung Uster liegt auf der Achse und eben diesem Streckenabschnitt der SBB. Daher entschieden Kanton, die Gemeinden Zürich, Wallisellen, Bassersdorf und Dietlikon gemeinsam mit den SBB, die Veloschnellroute in das Grossprojekt Brüttenertunnel aufzunehmen. Die Route in Wallisellen beträgt allein 2 Kilometer und führt bis in die Stadt Zürich hinein. Heute ist die Strecke ein einfacher Geh- und Veloweg. Auf dem Gebiet von Wallisellen ist der Weg chaussiert. Künftig soll der Weg mit einer festen Fahrbahndecke versehen, also betoniert oder geteert werden.

Von den Planungen des Grossprojekts Brüttenertunnel werden auch die im kantonalen Velonetzplan festgehaltenen Velohaupt- und -nebenverbindungen im Bereich der Gemeinden Dietlikon und Wangen-Brüttisellen tangiert. Heute bestehen diese Verbindungen nur teilweise und genügen den Anforderungen an sichere Velorouten nicht. Da im Rahmen der Arbeiten entlang der SBB-Strecke Richtung Brüttenertunnel ohnehin zahlreiche bauliche Anpassungen vorgenommen werden müssen, bietet sich somit die Gelegenheit, wichtige Massnahmen des kantonalen Velonetzplans im Rahmen der Entwicklung des SBB-Projekts umzusetzen und die daraus resultierenden Synergien während der Planung und Umsetzung sinnvoll zu nutzen. Somit spart der Kanton Kosten.

Die neu geplante Linienführung der Velohauptverbindung verläuft grösstenteils auf der heutigen Bahnhofstrasse. Nördlich des Bahnhofs Dietlikon wird die Velohauptverbindung entlang des Bahntrasses auf dem Bahndamm geführt. Im Süden der Gemeinde Dietlikon werden zwei stark frequentierte Bahnstrecken entflochten. Die Velonebenverbindung auf der Bahnhofstrasse befindet sich im Bereich des Entflechtungsbauwerks. Bei der Unterquerung muss die Bahnhofstrasse wegen des SBB-Projektes tiefergelegt werden. Der Kanton finanziert die Verbreiterung der Unterführung für den Ausbau der Velonebenverbindung und leistet zusätzlich einen pauschalen Kostenbeitrag im Umfang der Minderkosten von rund 3 Millionen Franken der durch die Unterquerung entstehenden Synergien.

In der Gemeinde Bassersdorf befindet sich das Portal des Brüttenertunnels im Bereich der heutigen Strassenunterführung der Baltenswiler- respektive Bassersdorferstrasse zwischen Bassersdorf und Baltenswil. Aufgrund der Lage des Tunnelportals wird die Unterführung auf dieser Kantonsstrasse aufgehoben. Die Baltenswiler- respektive Bassersdorferstrasse wird vorgängig verschoben und mündet neu südlich der Bahnlinie in die Zürichstrasse. Eine Korridorstudie des Kantons bestätigte die neue Lage der Kantonsstrasse südlich der Bahnlinie mit der Einmündung in die Zürichstrasse. Damit der Bus auf der neuen Baltenswiler-/Bassersdorferstrasse bevorzugt werden kann, ist eine zusätzliche Busspur notwendig. Bei dieser Busspur handelt es sich um eine zusätzliche Bestellung des Kantons, sie muss daher vollumfänglich vom Kanton finanziert werden.

In der Kommission gaben neben den Projektkosten vor allem die Streckenführung zu reden. Insbesondere das Feuerwehrgebäude in Wallisellen, das an den heutigen Bahnweg angrenzt und der künftigen Veloschnellroute im Wege steht, gab Grund zu Diskussionen. Das Gebäude soll nun von der Veloschnellroute wirklich durchquert werden, es muss also teilweise zurückgebaut werden. Angesichts der hohen Kosten und zahlreichen Abhängigkeiten wollte sich die Kommission vergewissern, dass die betroffenen Gemeinden das Projekt auch tatsächlich begrüßen. Wir haben die Gemeindevertreterinnen und -vertreter der Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon und Wallisellen zu einer Anhörung eingeladen. Zudem haben wir uns die Stellungnahme von Pro Velo Kanton Zürich eingeholt.

Die Kommission für Planung und Bau kam nach detaillierter Prüfung der vorliegenden Vorlage zum Schluss, dass der Bau des Brüttenertunnels eine einmalige Chance bietet, diese Veloschnellroute zu realisieren. Im Namen der einstimmigen

Kommission beantrage ich Ihnen, der Vorlage 5650 zuzustimmen und den Objektkredit zu genehmigen. Besten Dank.

*Barbara Grüter (SVP, Rorbas):* Wir haben es soeben vom Kommissionspräsidenten der KPB gehört, die Massnahmen der Velonetzplanung beziehungsweise des Gesamtverkehrskonzeptes sind bekannt, die Kosten für dieses Projekt ebenso. Auch die betroffenen Gemeinden sind im Boot. Die Zusammenarbeit mit den SBB und dem Kanton seien – und sind wohl – für dieses Projekt hervorragend gelaufen. Auch die SVP ist in diesem Fall sicher, dass die Kosten und der Nutzen, in Verbindung mit dem geplanten gesamten Vorhaben der SBB, sinnvoll abgewogen wurden. Lediglich in der Gemeinde Wallisellen gibt es wohl Kritik anzubringen. Dort soll das Vorhaben der Veloschnellroute durch ein Mehrzweckgebäude, namentlich durch das 2010 neu erstellte Feuerwehr- und Werkgebäude führen. Dies führt zu unverhältnismässigen Änderungen und Kosten, die nicht unbedingt nötig wären, wenn auf einer Strecke von circa 150 Metern hinter dem Gebäude die geforderte Veloschnellroutenbreite von 5.80 Metern verschmälert werden könnte. Eine Alternative gibt es nicht beziehungsweise die geplante alternative Variante um das Feuerwehrgebäude herum, war, um es salopp zu sagen, so blöd, dass sich sogar Pro Velo dagegen aussprach. Eine Kreuzung von Feuerwehrafahrt und Veloschnellroute würde die Unfallstatistik wohl enorm in die Höhe schnellen lassen. Nun, es wäre durchaus möglich, die Veloschnellroute auf circa 150 Metern Länge etwas zu verschmälern und die unverhältnismässigen und teuren An- und Umbauten sowie den enormen logistischen Aufwand des Feuerwehrstützpunktes Wallisellen zu umgehen. Der Stützpunkt muss nämlich die Vorgaben und Aufgaben des Kantons beziehungsweise der GVZ (*Gebäudeversicherung Kanton Zürich*) auftrags- und zeitgerecht erfüllen können. Hierfür müsste sich aber wohl vor allem die Gemeinde Wallisellen einsetzen. Es stellt sich also die Frage, ob die Bevölkerung in Wallisellen weiss, was in ihrer Gemeinde in Sachen Veloschnellroute wirklich vorgeht beziehungsweise was geplant ist, und vor allem auch, was es denn kosten wird.

Um das sonst aber sehr gute Gesamtprojekt nicht zu gefährden, stimmt die SVP/EDU-Fraktion diesem Kredit zu.

*Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal):* Die Luft- und Lärmbelastung durch den Verkehr ist noch immer gross, wir haben es heute Morgen verschiedentlich gehört. Die Beeinträchtigung der Gemeinden Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brütisellen und Bassersdorf ist beträchtlich. Die Realisierung der Veloverbindungen und der Busspur im Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels der SBB muss in der Region Erleichterung bringen. Wir unterstützen die Vorlage. Mit dem Brüttenertunnel wird die ÖV-Erschliessung aus Norden Richtung Zürich mehrfach verbessert. Durch die Einrichtung von separaten Bustrassees werden Fahrzeiten verkürzt. Ausserdem kann nun ein Stück des Velonetzplans umgesetzt werden. Der Velonetzplan des Kantons Zürich sieht diverse Schnellrouten vor, ihre Vorteile, erstens: Velofahrende, die vom Auto auf den ÖV umsteigen, profi-

tieren von einem positiven Effekt auf ihre Gesundheit. Zweitens: Veloschnellrouten bringen eine Senkung der Reisezeiten. Und drittens vermindern sie die Unfallrisiken für Velofahrende. Leider ist die Umsetzung des Velonetzplans langwierig und stockend. Immerhin, die vorgesehenen Neubauprojekte machen den Velo- und Fussverkehr in den Gemeinden Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brütisellen und Bassersdorf attraktiv. Auch die Grossregion wird für ambitionierte Velopendlerinnen und Velopendler profitieren. Bis zu 20 Kilometer sei das Velo eine echte Alternative, um den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) und den ÖV zu entlasten; nachzulesen im kantonalen Velonetzplan. Ich weiss, dass E-Bikerinnen aus Winterthur sehnlichst auf die Veloschnellroute warten.

Immer mehr Menschen fahren Velo. Damit diese Entwicklung anhält, braucht es eine zweckmässige Veloinfrastruktur mit direkten Verbindungen und ohne Unterbrüche, denn schliesslich entlasten Velofahrende das Strassennetz, was zu weniger Lärm und Abgasen und zu mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität führt. Die baldige Realisierung der Veloschnellroute und der Busspuren im Rahmen des Grossprojektes Brüttenertunnel wird die Verkehrssituation im Raum Zürich Nord entlasten. Die SP stimmt dem Objektkredit zu.

*Stephan Weber (FDP, Wetzikon):* Mit diesem Objektkredit über 73 Millionen Franken für die Veloschnellroute in Wallisellen, die Veloverbindungen in Dietlikon und Wangen-Brütisellen sowie die Busspur in Bassersdorf können wir eine einmalige Chance nutzen. Wir nutzen die Synergien, welche sich durch den Bau des Brüttenertunnels ergeben, um unsere kantonale Verkehrsinfrastruktur in diesem Gebiet auszubauen. Diese Chance bietet sich nur jetzt, später wäre dies kaum mehr so effizient realisierbar. Die Volkswirtschaftsdirektion nutzt die Gelegenheit, hier die Veloinfrastruktur massiv auszubauen.

Wir wissen, dass es heute sehr schwierig ist Verkehrsinfrastrukturprojekte umzusetzen. Gerade die grüne Ratsseite unternimmt alles Mögliche, um aus ideologischen Gründen grundsätzlich jedes Strassenprojekt zu verhindern. Die FDP steht ein für ein Miteinander aller Verkehrssysteme, damit die Verkehrsinfrastruktur in unserem Kanton den heutigen Bedürfnissen angepasst werden kann. Unsere Volkswirtschaftsdirektorin erbringt mit diesem Projekt den Tatbeweis für unsere Grundhaltung.

Es geht hier um sehr viel Geld für dieses Projekt. Mit den neuen Velozubringerstrecken schaffen wir ideale Verhältnisse für dieses Veloverkehrssystem. Wir dürfen alle sehr gespannt sein auf die künftigen Verkehrszahlen auf der Veloschnellroute. Die FDP wünscht sich eine gründliche Betriebsauswertung, die uns Kennwerte und Planungshinweise für künftige Projekte dieser Art gibt. Die FDP stimmt diesem Objektkredit zu.

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon):* Die Kindergärtlerinnen und Kindergärtler in Zürich Nord können sich freuen. Wenn sie dereinst Arbeitspendler sind, können sie auf einer Veloschnellroute, die 2034 fertiggebaut sein wird, nach Zürich pendeln. Für uns kommt das als Arbeitnehmende dann etwas zu spät. Macht aber nichts, wir freuen uns trotzdem und stimmen diesem Objektkredit zu.

Eine kritische Bemerkung noch zum Querschnitt dieser Veloschnellroute: Es wurde ja in der heutigen Debatte vorgebracht, dass man da noch etwas mehr verengen könnte. Dazu ist zu bemerken: Die Veloschnellroute ist schon vereinzelt verengt. Das ist etwa so, wie wenn man eine Autobahn mit einer Spurbreite planen würde, wie sie im Baustellenbereich vorherrscht. Wozu das führt, merken wir alle täglich, die einen im Auto und die anderen hören es einfach im Radio. Das gibt Stau, das gibt Schwierigkeiten. Und diese Veloschnellroute wird so geplant, dass es unterwegs quasi eine dauernde Baustelle hat. Das wird mit zunehmendem Veloschnellverkehr möglicherweise auch zu Problemen führen, und das möchten wir dann auch sehr genau anschauen. Auf jeden Fall ist unser Wunsch, dass künftige Veloschnellrouten ohne solche Engnisse geplant und gebaut werden. Danke.

*David John Galeuchet (Grüne, Bülach):* Die umfangreichen Bauarbeiten der SBB in Zusammenhang mit dem Brüttenertunnel bieten für den Kanton beim Ausbau der Veloinfrastruktur eine grosse Chance, welche unbedingt genutzt werden soll. Die Veloschnellroute ab Dietlikon bis nach Oerlikon kann in einem dicht überbauten Gebiet realisiert werden. Und in dicht bebauten Gebieten ist es nicht einfach, solche Routen zu legen, deshalb erfolgen hier verhältnismässig hohe Kosten. So muss zum Beispiel der Radweg durch das Feuerwehrgebäude in Wallisellen geführt werden, eine innovative Lösung. Im Gegensatz zu anderen sehe ich hier, dass man wirklich versucht hat, das Möglichste zu machen, um diesen Veloweg optimal zu legen, wie es auch die Gemeinde Wallisellen sieht, die das Gebäude vor kurzem erstellt hat, aber trotzdem hinter dieser Lösung steht. Ohne die SBB und ihre Arbeiten wären die Kosten so hoch, dass die Route für den Kanton kaum finanzierbar wäre. Die Volkswirtschaftsdirektion legt uns hier ein sehr gutes Projekt vor, auch wenn es, wie schon erwähnt, einige Engstellen enthält und diese leider in diesem Kontext nicht vermeidbar sind. Die Gemeinden nützen das Projekt, um ihre Veloinfrastruktur in den Gemeinden ebenfalls zu verbessern. Sehr geehrte Frau Volkswirtschaftsdirektorin, so geht Veloförderung.

Nun wünscht sich die Grüne Fraktion mehr solcher Veloprojekte, diese müssen auch unabhängig vom Ausbau des motorisierten Individualverkehrs geplant und realisiert werden, um mehr Verkehr aufs Velo zu verlagern. Nach dem Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich soll mehr Verkehr aufs Velo verlagert werden, 5,5 Prozent waren es 2015, 8 Prozent sollen es bis 2030 sein. Das ist uns zu langsam. Erhöhen Sie hier das Tempo, denn zunehmender Veloverkehr entlastet die Strassen und hilft, die Klimaziele zu erreichen. Die Grünen werden dem Kredit gerne zustimmen.

*Daniela Rinderknecht (SVP, Wallisellen):* Ich gebe hiermit meine Interessenbindungen bekannt, es sind zwei: Einerseits bin ich Mitglied der Stützpunktfeuerwehr Wallisellen, andererseits ist das betroffene Kulturland Weidefläche unseres landwirtschaftlichen Pachtbetriebs. Ich spreche aber nicht als Mitglied der Stützpunktfeuerwehr.

Ich wollte eigentlich nämlich nichts sagen, Barbara Grüter hat schon vieles und Gutes gesagt, aber ich muss es doch anbringen: Sind wir als Wohlstandsgesellschaft wirklich schon so weit, dass wir ein bestehendes neues Gebäude umbauen müssen, nur um eine Veloschnellroute auszubauen? Das macht mir wirklich Bauchweh, Ihnen nicht? Und liebe Frau Agosti, Sie reden von den E-Bikern aus Winterthur. E-Bikes gehören für mich auf die Strasse. Wo soll ich denn bitte mit meinen Kindern sonst Velo fahren? Auf der Veloschnellroute, wo Ihre Winterthurer E-Biker mit 40 Kilometer pro Stunde an uns vorbeirauschen? Und Herr Hasler, Ihre Kindergärtler müssen den E-Bikern dann wirklich ein bisschen weichen. Vielen Dank.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Wir haben ein riesiges Projekt, es nennt sich «Mehrspur Zürich–Winterthur». Es ist enorm wichtig für unseren Kanton, damit wir unsere kantonalen ÖV-Strukturen dann anknüpfen können, und in diesem Zusammenhang gehört natürlich auch der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen erwähnt. Mir ist sehr bewusst, was das für die Bevölkerung bedeuten wird, wenn dann einst die Bagger auffahren werden. Wir haben, das muss ich sagen, bei diesem Projekt eine sehr gute Zusammenarbeit meines Amtes für Mobilität mit dem Tiefbauamt der Baudirektion, aber auch mit den SBB, mit den betroffenen Gemeinden und auch mit den Organisationen, in diesem Projekt war es zum Beispiel Pro Velo, wir konnten alle sehr, sehr gut in das Projekt einbinden. Wir haben deshalb die einmalige Chance, bei diesem Grossprojekt weitere Projekte, die für den Kanton Zürich sehr wichtig sind, einzubeziehen. Es ist die Veloschnellroute in Wallisellen, es ist die Velohauptverbindung, inklusive Nebenverbindungen, in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen und eine Busspur in Bassersdorf. Wir haben jetzt die einmalige Chance, anschliessend an diesen Bahnnetzausbau eine kantonale Velonetzplanung umzusetzen und damit einen grossen Beitrag an das Verkehrsmittel Velo zu leisten. Es ist ein Paradebeispiel für eine ganzheitliche, verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturplanung. Und es ist mir auch bewusst, dass wir hier Massstäbe setzen. Ich setze diesen Massstab sehr, sehr gerne. Es ist das umfangreichste Veloprojekt im Kanton Zürich und es hat – ich gehe davon aus, wohl auch für die Schweiz – Pilotcharakter. Es soll uns ermutigen, weiterhin an solchen Grossprojekten zu arbeiten. Hier haben wir eine Lösung gefunden, die klassisch ein Nebeneinander und nicht Gegeneinander bedeutet. Beim einen oder anderen Projekt dürfte dies vielleicht anspruchsvoller sein, hier ist es uns tatsächlich gelungen. Und es ist uns gelungen, auch eine Antwort auf die Pandemie (*Corona-Pandemie*) zu haben, die ja einen verstärkten Veloboom gezeigt hat. Sie sehen, der Regierungsrat beantragt Ihnen 73 Millionen Franken, 23 Millionen für die Veloschnellroute, 48 Millionen Franken für die Velohauptverbindung Dietlikon–Wangen-Brüttisellen und dann noch eine Busspur für 1,4 Millionen Franken. Es ist eine Bestellung an die SBB. Wir bestellen also bei den SBB dieses Projekt, finanzieren es dann aber auch. Aber in der Gesamtverantwortung sind es dann die SBB, die ja hauptverantwortlich für den Ausbau, für die Mehrspur Zürich–Winterthur sind. Ich danke Ihnen herzlich, wirklich herzlich, dass Sie diese Chance nutzen. Vielen, vielen Dank auch seitens des Regierungsrates. Ich danke Ihnen,

dass Sie das Zeitfenster nutzen, diese einmalige Chance. Würden wir es nicht packen, glaube ich nicht, dass wir es uns später noch leisten könnten. Und ich danke Ihnen für die Einstimmigkeit, das ist sehr beeindruckend und da haben Sie meinen Respekt. Vielen Dank.

*Eintreten*

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

*Detailberatung*

*Titel und Ingress*

*I.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse 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 über Ziffer I*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 164 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), Ziffer I der Vorlage 5650 zuzustimmen.** Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

*II.–V.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.