

## **7. Objektkredit für den Neubau der Limmatbrücke, den Aus- und Neubau der 616 Niederholzstrasse, den Ausbau der 3 Ueberlandstrasse sowie die Veloschnellroute in der Stadt Dietikon und den Gemeinden Weiningen und Unterengstringen**

Antrag des Regierungsrates vom 31. März 2021 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 1. März 2022

Vorlage 5699a (*Ausgabenbremse*)

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Ziffer römisch I untersteht der Ausgabenbremse. Es liegt ein Minderheitsantrag auf Rückweisung vor, diesen behandeln wir nach dem Eintreten.

*Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Mit dieser Vorlage 5699 beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat die Bewilligung eines Objektkredits über 29 Millionen Franken für den Neubau der Limmatbrücke, den Aus- und Neubau der regionalen Verbindungsstrasse Nummer 116, der sogenannten Niederholzstrasse, den Ausbau der Ueberlandstrasse sowie die Veloschnellroute in der Stadt Dietikon und den Gemeinden Weiningen und Unterengstringen so wie es eben in diesem sehr grossen und ausführlichen Titel zu lesen ist. Dieses Tiefbauprojekt steht im Zusammenhang mit dem Ausbau der Nordumfahrung Zürich N1/N20, wo ein Konzept von verkehrlich flankierenden Massnahmen in der Region beschlossen wurde. Bestandteil dieser Massnahmen bildet unter anderem der Neubau der Limmatbrücke sowie die Verlegung der Niederholzstrasse als regionale Verbindungsstrasse ab dem Knoten Querstrasse zur Ueberlandstrasse. Ich hoffe, Sie können mir folgen. In Zukunft werden wir schauen, dass wir vielleicht eine Visualisierung haben, damit auch die Zuschauerinnen und Zuschauer am Livestream wissen, von welchen Strassen ich hier spreche. Ich fahre fort: Ab der Überführung Dietikonerstrasse–A1 bis zum Knoten Querstrasse wird die Niederholzstrasse zudem instandgesetzt und die Veloinfrastruktur ausgebaut. Die Ueberlandstrasse zwischen Dietikon und Spreitenbach wird in diesem Bereich durchgehend auf vier Fahrstreifen ausgebaut, und entlang der Achse wird ein erstes Teilprojekt der Veloschnellroute umgesetzt.

Um die Zentren von Dietikon und Schlieren vom Verkehr zu entlasten und Platz für die Limmattalbahn zu schaffen, soll der Durchgangsverkehr mehrheitlich auf der Ueberlandstrasse abgewickelt werden. Dies führt infolge zu einer Kapazitätserhöhung auf ebendieser Achse. Ziel des Projektes ist es, den Durchgangsverkehr aus den Gemeindezentren auf übergeordnete Achsen zu verlagern. Dafür werden Anpassungen am Strassennetz vorgenommen. Für die flankierenden Strassenmassnahmen sieht der Kanton Zürich Mittel in der Höhe von 136 Millionen Franken vor. Diese wurden bereits zusammen mit der Limmattalbahn bewilligt und sind nicht Gegenstand dieser Vorlage.

Zu reden gab in der Kommission unter anderem der Neubau der Limmatbrücke in der Verlängerung der Ueberlandstrasse zwischen Schlieren und Dietikon. Konzipiert ist eine separate Abbiegespur auf die Grieninsel zum Werkareal der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ). Mit dieser Abbiegespur soll in den Stosszeiten ein Rückstau auf der Ueberlandstrasse verhindert und somit der Verkehrsfluss gewährleistet werden. Die EKZ übernehmen die vollen Kosten von 1,9 Millionen Franken für diese Zusatzbestellung. Dennoch wurde in der Kommission die Notwendigkeit, diese separaten Abbiegespur rege diskutiert. Auch bei den übrigen Massnahmen wurden verschiedene Punkte kritisiert. Insbesondere gab die neue Wendeschlaufe für den Schwerverkehr einigen Anlass für vertiefte Diskussionen. Diese beansprucht rund 900 Quadratmeter eingezontes Bauland in einer W3-Zone, womit dem Kanton rund 1 Million Franken für eine vorgesehene Wohnnutzung entzogen wird.

Nach einer kurzen Vernehmlassung in den Gemeinden Dietikon, Weiningen und Unterengstringen kam die Mehrheit der Kommission zum Schluss, dass sie das Projekt bewilligen will. Eine Minderheit hält jedoch an ihrer Kritik fest, wir hören es später, und möchte deshalb die Vorlage zur Überarbeitung an den Regierungsrat zurückweisen. Im Namen der Kommissionsmehrheit beantrage ich Ihnen, der Vorlage 5699 zuzustimmen und den Objektkredit zu bewilligen. Besten Dank.

*Hans Egli (EDU, Steinmaur):* Uns wurde in der KPB durch den grünen Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) ein gelungenes Strassensanierungsprojekt vorgestellt. Das investierte Geld bringt einen Mehrwert für alle Verkehrsteilnehmer. Erfreulicherweise hatte der Baudirektor die Notwendigkeit der Strassensanierung erkannt und sich für das Projekt starkgemacht. Leider fand der Baudirektor in seiner eigenen Partei keine Verbündeten. Hoffen wir, dass es ihm nicht wie Mario Fehr (*Regierungsrat*) geht und er als Parteiloser zu den nächsten Regierungsratswahlen antreten muss.

Die Grünen bekämpfen das Projekt und haben einen Rückweisungsantrag gestellt. Bei 10,75 Meter Fahrbahnbreite für Fussgänger und Velofahrer und einer Strassenbreite von 13,75 Meter sprechen die Grünen von einem starken Strassenausbau. Das Gegenteil ist der Fall: Bei diesem Projekt wird ein starker Velospurausbau betrieben und geplant. Das Projekt bringt für 29 Millionen Franken allen Verkehrsteilnehmern Verbesserungen, inklusive Fussgängern, Velofahrern und Busbevorzugung. Die SVP/EDU-Fraktion ist als nicht technokratisch-ideologische Partei – ich verzichte an dieser Stelle auf die Aufzählung jener Parteien, aber Sie wissen bestimmt, welche Parteien ich meine – bekannt, das zeigt auch, dass wir vor ein paar Monaten der Veloschnellroute von Zürich nach Brüttsellen zugestimmt haben, bei einem 72-Millionen-Kredit – 72 Millionen! – für einen Velospurausbau. Dort haben wir keine ideologische Politik betrieben, sondern wir haben uns für das Velo starkgemacht, ohne dass wir etwas kritisiert hätten, ausser dem hohen Betrag. Hier sind wir nun an einer Stelle, wo etwas für das Velo, aber auch für den Strassenverkehr gemacht wird. Und was haben wir für eine Situation? Die Grüne Partei ist nicht solidarisch mit den anderen Verkehrsteilnehmern und bekämpft dieses Projekt.

Nun, bei diesem Mobilitätsprojekt für alle stimmen die Ideologen, wir haben es gehört, dagegen, da das böse Auto, wohlverstanden der Finanzierer dieses Objektkredits, von diesem Projekt ebenfalls profitieren wird. Irgendwie erinnert mich das an Kindergartenverhalten. Sie müssen nicht erstaunt sein, aber etliche Parteien werden das Projekt schlechtreden; nicht, weil sie das so erkennen, sondern weil ihre Parteidoktrin das verlangt. Umbau Kreisel Ueberlandstrasse, Neubau Limmatbrücke, drei neue Lichtsignalanlagen, Neubau Pilotprojekt Veloschnellroute, Neubau Niederholzstrasse, Neubau Knoten Niederholz-/Querstrasse, Neubau einer Strassenabwasserbehandlungsanlage, hindernisfreier Ausbau der Bushaltestelle Fahrweid/Limmatbrücke, Anpassung und Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung und Strassenentwässerungen und so weiter, all dies erhalten wir für 29 Millionen Franken. Zusätzlich gibt es noch 35 Prozent Bundesgelder und 2 Millionen Franken aus dem Agglomerationsprogramm. Die Steuerung der Lichtsignale ist so getaktet, dass die Fahrzeuge auf die Autobahn geführt und die Quartiere entlastet werden, das alles bei einer täglichen Frequenz von 23'000 Fahrzeugen. Dieses Projekt hat es verdient, dass man es lobt, dass man den Projektverantwortlichen und dem Baudirektor Danke sagt, und das im Bewusstsein, dass ein solches Bauprojekt nie ohne Kompromisse realisiert werden kann, und dass man der gefundenen Lösung aus Überzeugung zustimmen kann. Wie Sie meinem Votum entnehmen können, wird die SVP/EDU-Fraktion diesem Projekt zustimmen und den Rückweisungsantrag ablehnen. Danke.

*Jonas Erni (SP, Wädenswil):* Das vorliegende Strassenbauprojekt und die damit verbundene Bewilligung eines Objektkredits für den Neubau der Limmatbrücke, den Aus- und Umbau der Niederholzstrasse, den Ausbau der Ueberlandstrasse sowie die Veloschnellroute in den Gemeinden Dietikon, Weiningen, Unterengstringen ist ein grosses und komplexes Ausbauprojekt. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile und der grösstenteils berechtigten Kritik von Thomas Schweizer – besonders natürlich die fünfspurige Brücke ist da im berechtigten Fokus – sind wir zum Schluss gekommen, dass die Vorteile die negativen Aspekte jedoch trotzdem knapp überwiegen und eine Rückweisung dieses Projektes deshalb einen unverhältnismässigen Aufwand für den Kanton und die betroffenen Gemeinden auslösen würde. Da gleichzeitig eine Verbesserung für den Veloverkehr stattfindet und auch die Fussgängerführung als zufriedenstellend bezeichnet werden kann, hat sich die SP-Fraktion für die Bewilligung des Objektkredits ausgesprochen, ohne grosse Euphorie. Besten Dank für die Kenntnisnahme.

*Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich):* Das Projekt entlastet die Quartiere, kanalisiert den Verkehr und ist im Interesse der Gemeinden und auch der EKZ (*Elektizitätswerke des Kantons Zürich*). Die Tempolimiten des Projekts, der neuen Anlage, und die Lichtsignale sind so ausgelegt, dass die Quartiere entlastet werden. Zusätzlich gibt es eine Strassenabwasserbehandlungsanlage. Sie sehen, es ist ein sehr komplexes Projekt, das viele Interessen berücksichtigen muss. Es führen ja auch noch drei Buslinien über die Brücke, was es nicht einfacher macht. Und das

Projekt kann auch nicht losgelöst betrachtet werden, weil es Bestandteil des Gesamtprojekts Limmattal ist. Über diese Brücke fahren 23'000 Fahrzeuge pro Tag. Vom Veloprojekt in diesem Projekt haben wir gehört, es wird eine separate 3,6 Meter breite Velospur gebaut, die dann zur Veloschnellroute nach Zürich führt, und auch diese Veloschnellroute ist ein Pilotprojekt. Zusammengefasst: Es ist ein gutes Projekt.

Dennoch haben wir in der Kommission ausgiebig über die Abbiegespur für die EKZ diskutiert. Die EKZ beteiligt sich übrigens an diesen Kosten. Und auch diese Abbiegespur braucht es zur Entlastung der Quartiere. Es ist ein Projekt, das alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, und die Quartiere und die betroffenen Gemeinden wollen es. Und dennoch haben die Grünen einen Rückweisungsantrag gestellt. Lieber Thomas (*gemeint ist Thomas Schweizer*), was wollt ihr? Wir haben ein austariertes Projekt und ihr wollt eine einfachere, schlankere Lösung. Ihr wollt auf die Abbiegespur und die Wendeschlaufe für die EKZ verzichten und meint, eine bessere Lösung zu haben beziehungsweise zu finden, wenn es zurückgewiesen wird. Ich bin nicht naiv und glaube alles, was aus der Verwaltung kommt. Aber hier muss man sagen, sie hat wirklich gute Arbeit geleistet, und wir haben sehr kritisch nachgefragt. Aber wir können der Verwaltung nicht auf fünf Zentimeter genau vorschreiben, wie lange und breit die Spuren sein sollen, und genau darüber hat sich die Diskussion gedreht. Wenn wir dieses Projekt nun zurückweisen, verlieren wir mindestens zwei Jahre und viel Geld. Und ihr Grünen werden weiterhin beklagen, dass es Schwachstellen im Velonetz gibt. Wir kommen so nicht weiter. Wir werden eintreten und den Rückweisungsantrag ablehnen. Besten Dank.

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon)*: Die Grünliberalen haben schon 2015 bei der Kreditgewährung für die Limmattalbahn darauf hingewiesen, dass damit die Basis nicht nur für einen Feinverteiler des öffentlichen Verkehrs gelegt wird, sondern auch für weitere Anpassungen an den Strassen – über den damaligen Kredit hinaus. Heute geht es um eine dieser Anpassungen, eine Anpassung allerdings, die vom Projekt her überhaupt nicht überzeugt. Da werden doch die Strassenverkehrsfläche stark ausgebaut und zwei Kreuzungen umgestaltet, und trotzdem braucht es zusätzlich noch einen Wendeplatz für Lastwagen, um die gleichen Verkehrsbeziehungen wie vor dem Umbau zu gewährleisten.

Die Krux ist natürlich, dass hier punktuell die Kapazität für den Durchgangsverkehr stark erhöht werden soll. Ich verzichte jetzt auf eine Diskussion über diesen Wunsch. Klar ist jedoch, dass bei dieser Übungsanlage auch dann keine befriedigende Lösung resultiert, wenn wir das Geschäft zurückweisen. Die Grünliberalen genehmigen den Kredit freudlos.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen)*: Wir sind auch für Eintreten. Wir sehen grundsätzlich, dass eine Verbesserung im Bereich Limmatbrücke/Fahrweid angezeigt ist. Die geplante neue Niederholzstrasse erachten wir als eine gute und sinnvolle Lösung und sie ist Voraussetzung für die Verkehrsberuhigung des Fahrweid-Quartiers, das macht Sinn. Das Konzept für die dort geplanten Massnahmen,

also im Fahrweid-Quartier, sind stimmig und können dann umgesetzt werden. Der Neubau der Veloschnellroute entlang der Ueberlandstrasse ist ebenso zu begrüssen. Aber – und jetzt komme ich zur Begründung des Minderheitsantrags, ich werde hier nur einmal sprechen und das nachher nicht mehr zusätzlich begründen – die Grünen beantragen Rückweisung und Überarbeitung des Projektes. Dabei sind folgende Aspekte zu überarbeiten: eine Reduktion der Anzahl Fahrspuren auf der Limmatbrücke und der angrenzenden Ueberlandstrasse, inklusive der Knoten neue Niederholzstrasse/Ueberlandstrasse, Verzicht auf eine Wendeschlaufe bei der Shell-Tankstelle, anstelle einer Wendeschlaufe Prüfung eines Linksabbiegers von Dietikon her direkt ins EKZ-Areal oder allenfalls eines Kreisels beim Knoten neue Niederholzstrasse/Ueberlandstrasse und auch die Suche nach einer auch für Weiningen befriedigenden Lösung, denn Weiningen hat sich eigentlich nur zähneknirschend für das vorliegende Projekt ausgesprochen.

Das Projekt weist grosse Mängel auf: Die Limmatbrücke soll von heute zwei Spuren auf künftig fünf Fahrspuren ausgebaut werden. Die fünfte Spur wird nur für die EKZ gebaut. Die Belastung der fünften Spur beträgt 700 Fahrzeuge pro Tag. Eine solche Lösung, die Verbreiterung einer Brücke, ist für eine solch geringe Verkehrsbelastung völlig überrissen. Also da stimmen Kosten und Nutzen überhaupt nicht überein. Die EKZ beteiligen sich mit 2 Millionen Franken an diesem Projekt und bezahlen diese fünfte Fahrspur auf der Brücke. Es ist stossend, dass die EKZ, notabene auch eine Anstalt des Kantons, diese fünfte Fahrspur einfach so bestellen und finanzieren können. Es braucht keine dumme Lösung mit viel Geld, sondern eine schlanke, günstige und sinnvolle Lösung.

Mit einer Links-Abbiegespur, von Dietikon herkommend, könnte das Problem elegant gelöst werden. Argumentiert wird mit Kapazitätseinbussen. Diese ist aber bei 700 Fahrzeugen täglich gering und vertretbar. Hier soll also eine Luxuslösung realisiert werden. Mit dem Umbau des heutigen Kreisels zu einem T-Knoten fällt die Linksabbiegemöglichkeit weg und die Verkehrsplaner haben sich damit ein neues Problem geschaffen. Für die Zufahrt zum EKZ-Areal von Dietikon her muss über die Brücke gefahren werden. Dann wird eine neue Wendemöglichkeit geschaffen, damit die Lastwagen dann wieder über die Brücke zurück ins EKZ-Areal fahren können. Das Projekt sieht nun vor, dass zwischen den beiden Knoten, dem heute bestehenden und dem neuen, eine neue Wendemöglichkeit geschaffen wird. Für diese neue Wendemöglichkeit wird eingezontes Bauland, Wohnzone W3, beansprucht. Das Land gehört dem Kanton und kann in der Folge nicht mehr für Hochbauten verwendet werden. Für diese Fehlplanung muss der Kanton 700'000 Franken abschreiben, da er das Land mit Strassenfläche überbaut; auch hier: eine Ingenieurlösung, welche viel kostet, Bauland beansprucht und zudem verkehrsplanerisch durchfällt. Damit diese Wendeschlaufe betrieben werden kann, ist eine separate Linksabbiegespur vorgesehen. Sie ist, inklusive der vor- und nachgelagerten Insel, 150 Meter lang und verbreitert die Fahrbahn in diesem Abschnitt auf vier Spuren. Damit wird unnötigerweise zusätzliches Land verbraucht. Die zu querende Gegenfahrbahn weist zwei Fahrstreifen auf. Diese müssen gekreuzt werden, was bei vorgesehenem Tempo 60 eine erhebliche Gefahr darstellt. Zudem muss der parallel zur Strasse verlaufende Fuss- und Radweg

zweimal gekreuzt werden, was ebenfalls verkehrssicherheitsmässig problematisch ist. Der Neubau des Knotens Überland-/neue Niederholzstrasse ist luxuriös. Vier Fahrspuren führen zu diesem Knoten hin und hier ist eine schlankere Lösung zu prüfen. Auch die Gemeinde Weiningen ist mit dem vorliegenden Projekt unzufrieden. Das Spurbild und die Brückenlösung entsprächen nicht der Optimallösung. Zudem sei die Belastung der Gemeinde höher als gemäss ursprünglicher Vereinbarung und verstosse damit gegen Treu und Glauben. Wir hoffen, es gibt bei den Planenden noch eine Einsicht auf eine bessere Lösung, auch wenn der Minderheitsantrag keine Mehrheit findet. Wir weisen die Vorlage zurück.

*Josef Widler (Die Mitte, Zürich):* Ich bin doch erstaunt über die fachliche Kompetenz der Grünen Partei. Sie ist in der Lage festzustellen, dass eine ganze Verwaltung, die unter grüner Herrschaft steht, nicht in der Lage ist, eine einigermaßen anständige Lösung zu präsentieren. Die Grüne Partei ist noch besser als die umgebenden Gemeinden, die finden, es sei eine gute Sache, wie mit diesem Projekt ihre Zentren entlastet werden. Es ist erstaunlich, dass die Grüne Partei noch eine bessere Lösung hat für alle Verkehrsteilnehmer. Für alle wird die Situation verbessert, und dennoch, die Grünen meinen, sie wissen es besser. Wir werden den Rückweisungsantrag ablehnen und der Vorlage zustimmen, denn sie wird zu einer Verbesserung der Verkehrssituation führen.

*Judith Anna Stofer (AL, Zürich):* Letzthin hat es mich auf der Suche nach einem bestimmten Handwerksbetrieb ins Gebiet nördlich des Bahnhofs Dietikon verschlagen. Weil mein Orientierungssinn als Fussgängerin in einem dicht bebauten Gebiet nicht immer optimal ist, habe ich die Abzweigung Richtung Silber und Lerzenstrasse verpasst. So befand ich mich stattdessen plötzlich auf dem Weg in die andere Richtung, nämlich Richtung Limmatbrücke und Fahrweid. Nun, da ich wusste, dass demnächst das heutige Geschäft auf der Traktandenliste des Kantonsrates steht, für das ich als Fraktionssprecherin zuständig bin, habe ich die Gelegenheit genutzt und eine spontane Begehung des Gebiets zu meinem ursprünglichen Vorhaben angehängt. Als Fussgängerin sind mir als erstes die enormen Dimensionen der Verkehrsinfrastrukturbauten aufgefallen. Als zweites fällt die dichte, aber sehr geordnete Bebauung des gesamten Gebietes auf. Es ist sehr viel Neubaugebiet auf beiden Seiten der Limmat. Gewerbe- und Industriezonen wechseln sich mit Wohngebieten und landschaftlich enorm schönen Limmatuferabschnitten ab. Es war gerade Stosszeit, als ich die spontane Begehung durchführte. Der Autoverkehr war zwar lärmig und stinkig, doch flüssig. Der Kreisel Ueberlandstrasse/Niederholzstrasse funktionierte ohne Probleme. Weil die Ueberlandstrasse als flankierende Massnahme zur Nordumfahrung ausgebaut werden soll, muss auch die Limmatbrücke ausgebaut beziehungsweise neu und breiter gebaut werden. Gleichzeitig erhält das Elektrizitätswerk der EKZ auf der Grieninsel eine Art Privatstrasse, welche die EKZ beim Kanton bestellt haben. Dieser gesamte Ausbau hat komplexe Folgen für die fertiggebauten Wohnquartiere, neuen Wohnquartiere in Dietikon und die eng miteinander verzahnten Verkehrsinfrastrukturbauten im Gebiet Dietikon, Weiningen und Unterengstringen. Zudem – und dies

fällt bei einer Begehung vor Ort ins Auge – hat uns die Zeit längst überholt. War die Ueberlandstrasse vor sehr vielen Jahren einmal eine Umfahrungsstrasse, ist sie heute eine starkbefahrene Strasse, welche Dietikon durchschneidet und durch bewohnte Gebiete führt. Die Ueberlandstrasse ist keine Umfahrungsstrasse mehr, sondern eine stark befahrene Strasse, die Wohngebiete durchschneidet. Wird die Ueberlandstrasse noch weiter ausgebaut, blüht uns eine zweite Rosengartenstrasse. Es ist darum vor allem dieser Grund, warum die Alternative Liste den Rückweisungsantrag von Thomas Schweizer unterstützt.

Positiv sind die Verkehrsberuhigung des Wohngebiets Fahrweid, der Bau der Veloschnellroute und der Umbau der ÖV-Haltestellen zu hindernisfreien Haltestellen. Mit dem komplexen und sehr technokratisch und ineinander verzahnten Verkehrsinfrastrukturausbauprojekt öffnet man aber gleichzeitig auch die Büchse der Pandora beziehungsweise nimmt viele Mängel und Verschlechterungen an anderen Orten in Kauf. So ist die Ueberlandstrasse, wie ich ausgeführt habe, längst keine Umfahrungsstrasse mehr. Weitere Mängel hat Thomas Schweizer von den Grünen bereits ausführlich aufgezeigt. Die Alternative Liste wird darum den Rückweisungsantrag der Grünen unterstützen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

*Rochus Burtscher (SVP, Dietikon):* Ich bin Limmattaler, Dietiker und ich weiss, wie es dort aussieht. Bei dem, was ich da vorher gehört habe, habe ich das Gefühl: Sie haben keine Ahnung, wie das dort ist. Kopfschütteln und Unverständnis ist das Einzige, das man dem Rückweisungsantrag von Grün, mit Unterstützung der AL, entgegenbringen kann. Wisst ihr eigentlich noch, dass die Strasse ein «Part of the Deal» für die Limmattalbahn zur Entlastung der Zentren von Dietikon, Schlieren und so weiter war? Das war «Part of the Deal» und jetzt reichert man sogar den Objektkredit mit einer Veloschnellroute an. Das ist toll, finde ich gut. Die grosse Frage stellt sich hier: Was studiert ihr Grünen, inklusive AL, eigentlich? Es ist nämlich eine ausgewogene Vorlage. Stimmen Sie dieser Vorlage zu, zeigen Sie den Grünen und der AL dieselbe gelb-rote Karte, wie Sie es beim Rathaus gemacht haben; dieses Mal mit grosser Unterstützung, hoffe ich natürlich, auch von der SP. Und zudem die Aussage, Weiningen sei überhaupt nicht erfreut darüber, die stimmt jetzt einfach nicht. Also kommen Sie mal dorthin und schauen Sie sich das ganze Zeug mal an und fragen Sie mal die Limmattaler, statt von aussen darüber zu bestimmen. Danke.

*Yiea Wey Te (FDP, Unterengstringen):* Ich gebe meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Unterengstringer Gemeinderat und Hochbauvorstand. Der Verkehr nimmt im Limmattal aufgrund des überdurchschnittlichen Wachstums stark zu. Die bestehenden Hauptverkehrsstrassen genügen den aktuellen Verkehrsaufkommen zu Stosszeiten nicht mehr. Es ist deshalb äusserst wichtig, dass die Leistungssteigerung der Hauptverkehrsstrassen gemäss diesem Projekt umgesetzt werden kann. Zurzeit staut sich der Verkehr aufgrund des Nadelöhrs «Limmatbrücke» zu Stosszeiten in Richtung Stadt Dietikon zum einen auf der alten Niederholzstrasse, teilweise bis zur Autobahnbrücke, und zum anderen auf der Ueberlandstrasse bis

in die Bernstrasse. Richtung Stadt Zürich staut sich der Verkehr teilweise bis ins Zentrum und bis ins Silber-Areal, die Gewerbe- und Industriezone Dietikon. Mit diesem Objektkredit erhoffen wir uns eine Beruhigung der unmöglichen Verkehrssituation. Zudem wird der Verkehr in den Siedlungen in Fahrweid durch die Verlegung des Hauptverkehrs in die neue Niederholzstrasse beruhigt und vor dem täglichen Schwerverkehr verschont. Dadurch wird Fahrweid ausgesprochen aufgewertet, was für die zukünftige Entwicklung enorm wichtig ist und ich persönlich sehr begrüsse.

Zusätzlich wird mit diesen flankierenden Massnahmen auch die Veloinfrastruktur ausgebaut und ein Teilabschnitt der Veloschnellroute umgesetzt. Dadurch wird der Verkehr mit Velo durch das Limmattal schneller und sicherer. Noch zur Aussage von Thomas Schweizer bezüglich Weiningen: Ich zitiere dabei noch kurz den Gemeindepräsidenten von Weiningen, Mario Okle: «Die Realisierung der neuen Niederholzstrasse und die verkehrstechnische Sanierung des Ortsteils Fahrweid sind von überaus grosser Bedeutung für die Gemeinde Weiningen.» Also ich weiss nicht, wie Sie auf die Idee gekommen sind, dass es für Weiningen nicht wichtig ist.

In diesem Projekt gibt es einen Knackpunkt, welcher noch gelöst werden muss: Die geplante neue Niederholzstrasse im heutigen Planungsstand verunmöglicht es der Gemeinde Unterengstringen, zwei Parzellen rückwärtig zu erschliessen. Eine Lösungsfindung auf privatrechtlicher Ebene ist meines Wissens im Gange. Falls jedoch keine befriedigende Lösung auf dieser Ebene gefunden werden kann, muss der Kanton, der diese neue Problematik durch die Verlegung der Hauptverkehrsstrasse verursacht hat, der Gemeinde Unterengstringen eine Lösung anbieten. Ich bin jedoch zuversichtlich, dass dieses Erschliessungsproblem gelöst werden kann. Dieser Objektkredit ist für das Limmattal äusserst wichtig, weshalb ich der Vorlage zustimmen werde. Ich bitte Sie, mir dies gleichzutun. Besten Dank.

*Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg):* In der Debatte heute Morgen (KR-Nr. 91/2022) haben die Grünen ein Palast für uns gefordert und uns gesagt, wir sollten Weitblick beweisen für die Generationen 2030, 2040, 2050. Und was machen Sie in der Verkehrspolitik, liebe Grüne? Sie beweisen pure Ideologie und pure Ignoranz. Thomas Schweizer verkauft sich als Verkehrsexperte, stellt jahrelange Studien der Verwaltung, der Baudirektion, der grünen Baudirektion, infrage und fordert weniger Spuren auf der Ueberlandstrasse. Keine Angst, Sie brauchen keine Verkehrsexperten zu sein, um dieses Projekt beurteilen zu können. Gehen Sie auf Google Maps, geben Sie «Ueberlandstrasse» ein und Sie sehen: Auf der Dietiker Seite der Limmatbrücke haben wir bereits vier Spuren und auf der anderen Seite haben wir nur zwei Spuren. Wieso sollen wir jetzt auf der anderen Seite der Limmat nicht auch vier Spuren bauen? Das braucht reinen gesunden Menschenverstand, damit der Verkehr fliessen kann. Auch die EKZ-Einbiegespur ist nötig, denn 700 Fahrzeuge pro Tag werden diese Abbiegespur benützen. Ich muss da wirklich dem Baudirektor ein Kränzchen winden, dass er mit dieser Vorlage hier in den Rat kommt und diese auch verteidigen wird. Er steht ein für das Gesamt-

verkehrsprojekt im Limmattal, wir haben es schon mehrfach gehört, es sind nämlich auch flankierende Massnahmen der Nordumfahrung und der Limmattalbahn. Und auch die SVP steht dafür ein, ich möchte es nochmals betonen, für einen funktionierenden ÖV, für funktionierende Veloinfrastruktur und funktionierende MIV-Infrastruktur (*motorisierter Individualverkehr*), das haben wir in den vergangenen Vorlagen bewiesen. Stimmen Sie diesem Projektkredit zu. Danke.

*Manuel Kampus (Grüne, Schlieren):* Zuerst einmal: Es hat kein Grüner heute Morgen einen Palast gefordert, ich weiss nicht, woher ihr das nehmt. Auch ich wohne im Limmattal. Es braucht zur heutigen Zeit Strassenprojekte, die Naturräume entlasten und mit denen nicht zusätzliches Land verbaut und versiegelt wird, wenn es nicht unbedingt notwendig ist. Und da meine ich jetzt nicht die Niederholzstrasse, die ist notwendig für das Quartier. Und mir ist es ein grosses Anliegen, dass die Stadt- und Gemeindezentren im Limmattal vom MIV entlastet werden. Ich bin nicht gegen das ganze Projekt, ich bin nur gegen die zusätzliche Spur und die Wendeschleife, das ist nicht nötig. Und weiter: Wenn immer wieder solche überdimensionierten Strassenprojekte erarbeitet werden, wie zum Beispiel auch in Schlieren, die Untertunnelung, die verzögert wird wegen Einsprachen, weil sie einfach nicht siedlungsverträglich geplant ist, dann bringt das nichts. Also das ist keine Entlastung und eine flankierende Massnahme. Und solche Verzögerungen könnten verhindert werden, wenn die heutigen Strassenprojekte und auch diejenigen der Zukunft nicht wie vor 50 Jahren gebaut würden, als die Devise lautete: Auto first. Deshalb unterstützen Sie bitte den Rückweisungsantrag. Danke.

*Regierungsrat Martin Neukom:* Das vorliegende Projekt ist ein Teil des Gesamtkonzepts im Limmattal. Es beinhaltet sowohl flankierende Massnahmen der Gubiströhre wie auch der Limmattalbahn. Mit der Limmattalbahn war eine Spur für den MIV schlechter nutzbar. Das Konzept der Limmattalbahn sah deshalb vor, dass man eine Stufe höher, also nördlicher, diesen Verkehr verlagert. Das heisst, der Verkehr wird von dort, wo er jetzt ist, auf die Bern- und Ueberlandstrasse, etwas nördlicher, verlagert. Damit werden auch die Zentren von Schlieren und Dietikon etwas entlastet. Natürlich bedeutet das, dass die Kapazität dann auf der Bernstrasse und der Ueberlandstrasse entsprechend ausgebaut wird. Was wird gemacht in diesem Projekt? Es geht um den zweiten Teil der Limmatbrücke, wie das bereits gesagt wurde. Es geht um den Ausbau der Ueberlandstrasse sowie auch der Niederholzstrasse. Es geht darum, dass eine Veloschnellroute, zumindest ein sehr grosser Teil davon, gebaut wird. Es wird eine neue Strassenabwasserbehandlungsanlage gebaut, und das gesamthaft zu Kosten von 36 Millionen Franken. Wir erwarten einen Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes von rund 25 Prozent. Wenn Sie diesem Objektkredit heute zustimmen, dann wird dieses Projekt voraussichtlich im Sommer 2025 realisiert sein. Ich bitte Sie daher, der Mehrheit der Kommission zuzustimmen und den Objektkredit zu genehmigen. Besten Dank.

*Eintreten*

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

***Minderheitsantrag von Thomas Schweizer und David Galeuchet:***

*Die Vorlage wird an den Regierungsrat mit dem Auftrag auf Überarbeitung zurückgewiesen.*

*Abstimmung über den Rückweisungsantrag*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Schweizer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 143 : 27 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

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

*Abstimmung über Ziff. I*

**Für Ziffer I der Vorlage 5699a stimmen 141 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.**

*II.–V.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.