

## **7. Staatsbeitrag Bau Verlängerung Glattalbahn, Flughafen bis Kloten Industrie, Objektkredite Velohauptverbindung und Hochwasserschutzmassnahmen in Kloten**

Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2025 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 17. März 2026

Vorlage 6031a, *Ausgabenbremse*

*Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser:* Ziffern I bis III unterstehen je der Ausgabenbremse gemäss Paragraf 56 Absatz 2 litera a der Kantonsverfassung. Es liegt ein Minderheitsantrag von Paul von Euw vor, die Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen. Diesen behandeln wir nach dem Eintreten.

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Bei der vorliegenden Kreditvorlage handelt es sich um ein Gesamtprojekt mit drei Teilen zum öffentlichen Verkehr, zum Veloverkehr und zum Hochwasserschutz im Gebiet der Stadt Kloten, inklusive des Flughafens.

In der Stadt Kloten arbeiten aufgrund der Standortnähe zum Flughafen rund 40'000 Personen bei einer Bevölkerung von 22'000 Personen. Um das Ungleichgewicht zwischen Wohnraum und Arbeitsplätzen in der Flughafenregion und der Stadt Kloten zu vermindern, ist die Weiterentwicklung des heutigen Industriegebiets Steinacker zu einem verdichteten, gemischt genutzten Wohn- und Arbeitsplatzgebiet vorgesehen. Dieses Gebiet soll via das jetzt schon dichte Klotener Zentrum mit einer leistungsfähigen Stadtbahn, konkret mit der Verlängerung der Glattalbahn, an den Flughafen angebunden werden.

Der zweite Projektteil ist eine neue Velohauptverbindung, insbesondere für den Alltagsveloverkehr zwischen dem Flughafen und Bassersdorf. Sie ist über die ganze Strecke mit einem separaten Gehweg kombiniert und weist dementsprechend eine Standardbreite von 5,5 Metern auf, wodurch Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt werden können. Ihr Bau trägt zur Vervollständigung des kantonalen Velonetzes bei und wertet die bereits bestehende nationale Freizeitroute deutlich auf.

Mit dem dritten Teilprojekt soll der Hochwasserschutz entlang des Altbachs verbessert werden, der im Gebiet der Stadt Kloten und des Flughafens ein sehr grosses Hochwasserrisiko aufweist. Es handelt sich um eines der grössten Hochwasserrisiken im Kanton Zürich, weil im betroffenen Gebiet bedeutende Infrastrukturen liegen. Namentlich die volkswirtschaftlichen Schäden bei einem Betriebsausfall des Flughafens Zürich wären immens. Der geplante Hochwasserstollen wird aufgrund dieses grossen Schadenpotenzials auf ein Hochwasserereignis dimensioniert, das durchschnittlich alle 300 Jahre zu erwarten ist. Die Bruttoinvestitionen für das Gesamtprojekt betragen 543,4 Millionen Franken. Davon entfal-

len gut 300 Millionen Franken auf die Verlängerung der Glatttalbahn, 100 Millionen Franken auf die Velohauptverbindung und knapp 140 Millionen Franken auf den Hochwasserschutz.

Die tatsächliche finanzielle Gesamtbelastung des Kantons Zürich wird aber deutlich geringer ausfallen. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation hat der Bund zugesichert, die Glatttalbahn-Verlängerung und die Velohauptverbindung mit bis zu 40 Prozent zu unterstützen, und auch der Hochwasserschutz erhält Bundessubventionen von 35 bis 45 Prozent der anrechenbaren Kosten. Im Weiteren werden substanzielle Mehrwertbeiträge von der Stadt Kloten, dem Flughafen und Dritten erwartet. Insgesamt werden sich die Kosten für den Kanton voraussichtlich auf rund 290 Millionen Franken vermindern.

Das Gesamtprojekt hat auch einen ökologischen Preis, indem die Gehölze entlang des Altbachs weichen müssen. Dieser Verlust wird aber deutlich überkompensiert durch die Behebung der grossen ökologischen Defizite des Altbachs selber wie auch des Bedenseebachs sowie durch weitere bedeutende ökologische Aufwertungen, darunter auch erhebliche Gehölzpflanzungen.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beriet das Projekt eingehend, hörte Befürworter und Gegner an und führte einen Augenschein vor Ort durch. Sie stellte fest, dass im Projekt einige besondere Herausforderungen enthalten sind, namentlich das Viadukt über die Autobahn und der eng begrenzte Raum im bestehenden Siedlungsgebiet. Grundsätzlich stiess die Vorlage auf Zuspruch, umstritten waren aber die Kosten für die Velohauptverbindung. Eine Kommissionsminderheit beantragt deshalb, die Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, die Kosten für die Velohauptverbindung zu senken. Dies solle geschehen, indem einerseits dem Veloweg weniger Kosten für den Bau des Viadukts angerechnet werden und indem andererseits die Kosten für den restlichen Veloweg wesentlich reduziert werden.

Die deutliche Kommissionsmehrheit will aber auf die Vorlage eintreten. Der vorgeschlagene Kostenteiler entspreche der langjährigen Praxis, die der Regierungsrat erst kürzlich mit einem Beschluss bestätigt habe. Eine Verschiebung der Kosten von der Velohauptverbindung zur Glatttalbahn widerspreche dieser Praxis, und es wäre zu befürchten, dass künftig weitere willkürliche Kostenteiler gefordert würden. Zudem würde die geforderte Projektänderung zu einer mehrjährigen Verzögerung führen, dadurch würden die bereits zugesicherten Agglomerationsbeiträge des Bundes verfallen. Schliesslich würde auch der dringend notwendige Hochwasserschutz, insbesondere für den Flughafen, verzögert. Auf den Minderheitsantrag zu Ziffer 2 gehe ich ein, falls der Kantonsrat mehrheitlich Eintreten beschlossen hat.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Das Glatttal ist ganz klar eine der Regionen im Kanton Zürich, die sich am stärksten entwickelt haben, und das ist auch kein Wunder: Die Nähe zur Stadt Zürich, die Nähe zur Stadt Winterthur und natürlich die Nähe zum Flughafen Zürich machen die Region attraktiv, und zwar

sowohl zum Leben für die Menschen wie auch zum Arbeiten für die Unternehmen. Auch wenn die Wachstumsprognosen vielleicht leicht gedämpft sind, gehen wir doch von einer Zunahme der Bevölkerung und auch von einer Zunahme von Arbeitsplätzen aus, und das ist ja auch gemäss unserem kantonalen Richtplan so erwünscht. Gerade in der Stadt Kloten ist die Situation noch spezieller. Schon heute hat Kloten ungefähr doppelt so viele Arbeitsplätze wie Einwohnende, und das erzeugt Pendlerverkehr, und das heutige Verkehrssystem ist bereits heute in den Stosszeiten am Anschlag.

Da haben wir als Kanton eine Verantwortung, und wir müssen Lösungen finden für die Mobilität von morgen, um auch für die Umwelt alles besser und verträglicher abzuwickeln. Diese Lösung liegt jetzt auf dem Tisch, und wir haben sie über zehn Jahre lang sorgfältig erarbeitet. Kurz gefasst, wir möchten die Erfolgsgeschichte der Glattalbahn mit einer weiteren Verlängerung bis zum Gebiet Kloten fortschreiben, und wir schaffen damit einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr und eine grosse Chance auch für die Entwicklungsgebiete in der Stadt Kloten. Die Glattalbahn-Verlängerung reiht sich damit in eine erfolgreiche Liste von Stadtbahnprojekten ein, und in diesen Stadtbahnprojekten haben wir seit vielen Jahren einen gesamtverkehrlichen Ansatz. Dieser entspricht übrigens auch dem gesamtverkehrlichen Ansatz am Flughafen Zürich, einem der meistfrequentierten Mobilitäts-Hubs im Land. Das wäre ja eigentlich schon Grund genug für ein Ja zur Glattalbahn-Verlängerung, aber das Projekt bringt noch mehr. Es ist eben ein Gesamtprojekt für den öffentlichen Verkehr, für einen flüssigen Verkehr auf der Strasse, für mehr Sicherheit für Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger. Und dann leisten wir noch einen entscheidenden Beitrag zum Hochwasserschutz am Flughafen Zürich. Der Altbach ist zwar ein kleiner, beschaulicher Bach, aber er hat's in sich: Wenn er über die Ufer treten würde, dann wäre ein potenziell grosser Schaden an unserer Landesinfrastruktur am Flughafen Zürich die Folge.

Die drei Teilprojekte bedingen sich gegenseitig, man kann nicht irgendetwas herauschneiden, ohne die Gesamtsicht zu beeinträchtigen. Die Regierung empfiehlt Ihnen deshalb klar, auf die Vorlage einzutreten und ihr dann auch zuzustimmen. Ich muss sagen, die Kosten für die Velohauptverbindung sind hoch, das schleckt keine Geiss weg. Aber wir haben das in der vorberatenden Kommission – und das hat auch der Präsident ausgeführt – ausführlich diskutiert. Es ist nun so, dass sich das Tram und das Velo die Hälfte der Kosten des Viadukts teilen, und der Teiler beruht ja auf einer flächenmässigen Betrachtung nach unseren bisherigen bewährten Regeln.

Natürlich kann man Kosten schieben, aber wir haben eine Praxis, und das entspricht dieser Praxis. Und letztlich geht es um eine Verschiebung von einem Fonds in einen anderen, vom Verkehrsfonds in den Strassenfonds, und da spricht man letztlich auch von der rechten oder der linken Hosentasche des Kantons. Es ist auch nicht möglich, eine günstigere Variante zu erarbeiten. Das Projekt wurde, ich habe es gesagt, über zehn Jahre sehr sorgfältig geplant, und dies mit dem Anspruch, dass wir einen hohen wirtschaftlichen Nutzen durch Synergien haben.

Es ist auch kein Luxusprojekt, es ist zweckdienlich und es ist zukunftsorientiert. Und nicht zuletzt haben wir bereits eine Baubewilligung. Und würden wir es wieder zurückschicken – auch Teile davon, den Veloweg oder irgendein Viadukt streichen –, dann, da müssen wir ehrlich sein, verlieren wir die Gelder, die wir vom Bund aus den Agglomerationsprogrammen gesprochen bekommen haben, und wir würden im Prinzip die Glatttalbahn so nicht realisieren können. In diesem Sinne bitte ich Sie, den Minderheitsantrag beziehungsweise das Nichteintreten abzulehnen und sich für ein klares Ja zur Zukunft in der Glatttalregion zu entscheiden. Vielen Dank.

*Paul von Euw (SVP, Bauma):* Die SVP/EDU-Fraktion spricht sich für die Erschliessung des Gebietes Steinacker in Kloten mit der Glatttalbahn aus. Aufgrund der anstehenden Gebietsentwicklung Steinacker ist diese Erschliessung zweckdienlich. Zudem erachten wir die Realisierung des Hochwasserschutzes als den zentralsten und wichtigsten Punkt in diesem Projekt und sprechen uns ebenfalls nicht dagegen aus. Leider werden uns aber mit dieser Vorlage drei an sich unterschiedliche, verwandte Projekte dargelegt, welche je ein Preisetikett zwischen 100 und 300 Millionen Franken ausweisen. Diese Vorlage kommt leider viel zu spät, das Projekt mit 540 Millionen Franken Bruttokosten. Die Details hat der KEVU-Präsident erläutert. Bei der Begründung unseres Rückweisungsantrags werde ich die weiteren Details erörtern. Etwas schade ist – die Regierungspräsidentin hat es in ihren letzten Ausführungen indirekt gesagt: Wir können hier drinnen nur Ja oder Ja sagen. Und daher frage ich Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, fühlen Sie sich bei der Ausübung Ihrer Arbeit hier drinnen noch ernst genommen, wenn Sie nur Ja oder Ja sagen können?

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Der öffentliche Verkehr ist Service public, da sagen wir Ja. Die Glatttalbahn kann man als Stadtbahn oder umgangssprachlich einfach als Tram bezeichnen. Wir von der SP fordern mehr Service public und unterstützen daher die Verlängerung der Glatttalbahn. Menschen brauchen ein ÖV-Angebot, um den ÖV überhaupt nutzen zu können. Das gilt genauso für Velos: Auch diese werden nur genutzt, wenn es ein akzeptables Angebot gibt.

Und so komisch es klingen mag, gerade am Flughafen sind viele Menschen mit dem Velo unterwegs, nämlich die Mitarbeitenden aus der näheren und, mit E-Bikes, auch aus der mittleren Entfernung. So sind sie zu allen Schichtzeiten unabhängig von Fahrplänen und finden immer günstig Platz am Arbeitsort Flughafen. Und die Veloroute in Kloten ist ein Beitrag zur Vervollständigung des Velonetzes gemäss kantonalem Velonetzplan.

Der Hochwasserschutz wird immer wichtiger, wir leben in Zeiten von Klimaveränderung und häufigeren Starkregen, und der Flughafen ist eine wichtige Infrastruktur für den Kanton Zürich und darüber hinaus. Alles im Untergrund wäre bei einem grossen Hochwasser gefährdet, die Gepäcksortierung, der SBB-Bahnhof und vieles, vieles mehr.

Darum ist es ein gelungenes Projekt, das Tram, Velo und Hochwasserschutz verbessert. Die Linienführung durch das Zentrum von Kloten mit der geraden Anbindung an den Flughafen ist richtig, das ist auch im Richtplan so eingetragen und kann durch dieses konkrete Projekt gar nicht übersteuert werden. Das Zentrum ist viel wichtiger als der Bahnhof Kloten, selbst wenn dort in absehbarer Zeit der Viertelstundentakt kommt, wenn die S-Bahn denn überhaupt wieder nach Kloten hineinfährt, denn der Bahnhof am Flughafen bietet wahnsinnig viel mehr Möglichkeiten an Zügen aller Kategorien und dank den vielen Bussen auch Verbindungen in alle Himmelsrichtungen. Nach einer kurzen Eingewöhnungszeit werden alle Menschen in Kloten ihre Gewohnheiten ändern und auch so die Glattalbahn lieben. Etwas komisch finde ich, dass die Linie 12 nach Kloten fahren soll, das ist rein betrieblich durch den Viertelstundentakt in allen Bereichen dieser Linie gedacht. Ich bin sicher, dass mehr Menschen aus Kloten gemächlich mit dem Tram umsteigefrei nach Oerlikon oder bis zum Universitätsspital würden fahren wollen. Aber natürlich hat der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) recht, dass all diese Ziele mit Umsteigen am Flughafen viel schneller erreichbar sind, und auch der Umstieg auf die Linie 10 ist ja jederzeit möglich.

Kloten wächst und entwickelt sich, und das ist gut so. Das führt zu mehr Menschen mit zusätzlichen Mobilitätsbedürfnissen. Diese brauchen ein Angebot, und die Vorlage ist mit dem Tram und dem Veloweg die richtige Antwort. Dass die Änderung der Bau- und Zonenordnung in Kloten abgelehnt wurde, ist schade, und ich hätte sicher anders gestimmt. Dennoch hat es im Osten Klotens einige Entwicklungsmöglichkeiten. Diese werden durch die bessere Erschliessung mit dem Tram ausgeschöpft werden.

Der Klotener Stadtrat hat mit der Bevölkerung partizipative Veranstaltungen betreffend die Stadtentwicklung durchgeführt. Ein grosses Thema war natürlich auch der Steinacker. Grundsätzlich wird der Stadtrat den Steinacker weiterhin transformieren und die entsprechenden Schritte in die Wege leiten. Das Gebiet hat es verdient, und das Tram wird dieses Ziel breit abstützen, denn auch in Kloten wird das Tram bald nach dem Betriebsstart geliebt werden – niemand wird es wieder hergeben wollen. Aber das haben wir bei allen Projekten gesehen, alle Tramprojekte wurden bis jetzt lokal abgelehnt – Schwamendingen, die erste Etappe der Glattalbahn sowie die Limmattalbahn –, aber hergeben nach dem Bau wollte sie niemand mehr. Und gestern gab es einen Unterschied: Das Tram Affoltern wurde zum ersten Mal auch lokal in der Stadt Zürich, im Kreis 11 und in Affoltern, angenommen (*in der städtischen Volksabstimmung vom 14. Juni 2026*). Das ist ein gutes und wichtiges Zeichen für den öffentlichen Verkehr.

Der Altbach im Zentrum von Kloten ist keine Augenweide und kein Naturparadies, das haben wir von der KEVU bei der Ortsbegehung gesehen. Durch dieses Tramprojekt wird die Situation für Menschen und Natur mittelfristig deutlich besser, und genauso ist der Naturschutz auch hier ein Generationenprojekt, und wir müssen in allen Belangen an unsere Nachkommen denken. Einen Wermutstropfen gibt es schon: Der Bach bekommt teilweise weniger Platz, da das Tram in den

engen Verhältnissen sonst nicht reinpasst. Insgesamt erwarte ich aber eine deutliche Verbesserung für Mensch, Fauna und Flora. Auch für den Bedenseebach ist das Projekt eine riesige Chance, indem der heute lang eingedolte Bach einen neuen Lauf bekommt und viel Naturflächen links und rechts entstehen.

Dass der Veloweg über die Autobahnbrücke sehr teuer wird, macht auch mich stutzig, aber ich habe da eine ganz einfache Lösung: Wir schliessen einfach die Autobahn und können ebenerdig mit Tram und Velo vom Flughafen zum Zentrum nach Kloten fahren. Aber ich glaube nicht, dass das hier mehrheitsfähig wäre, und vielleicht hat auch Bern noch ein Wörtchen mitzureden, darum stellen wir hierzu keinen Antrag. Insgesamt freuen wir uns über ein weiteres Projekt für den ÖV und damit den Service public. Die Kombination aus Tram, Velo und Hochwasserschutz ist gelungen, darum stimmt die SP entschieden Ja zu dieser Vorlage. Herzlichen Dank.

*Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich):* Auch die FDP unterstützt das klare Bekenntnis zu einer zukunftsfähigen Infrastruktur im Glatttal. Das Projekt ist zentral für die Weiterentwicklung der Flughafenregion. Die Vorlage bestätigt den Mehrwert einer sinnvollen, breit abgestützten Gesamtverkehrslösung, die Mobilität, Sicherheit und Entwicklung verbindet. Die Region rund um den Flughafen ist ein bedeutender Wirtschafts- und Lebensraum für den Kanton Zürich, dessen Wachstum eine belastbare Infrastruktur erfordert. Der Kern der Vorlage ist eine leistungsfähige Tramverbindung vom Flughafen bis Kloten Industrie. Die Tramverlängerung von 3,3 Kilometern verbessert die Anbindung des Flughafens und der wichtigen Arbeitsplatzgebiete an die Wohngebiete.

Dadurch wird der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Glatttal erhöht. Mit der Frage, weshalb der Bahnhof Kloten nicht auch erschlossen wird, haben wir uns in der Kommission intensiv auseinandergesetzt. Die Bahn fährt nicht via Bahnhof Kloten. Das kann man verschmerzen, weil ab dem Bahnhof Kloten nur die S7 und vier Buslinien fahren, ab dem Flughafen hingegen drei S-Bahn-Linien und mehrere Schnellzüge, Trams und Busse. Das heisst, eine Anbindung an den Bahnhof Kloten bringt keinen Mehrwert für das Verkehrssystem.

Im Rahmen des Gesamtprojekts werden auch eine Velohauptverbindung nach Bassersdorf sowie Hochwasserschutzmassnahmen erstellt. Im Gebiet Kloten und Flughafen wird der neue unterirdische Entlastungstollen kritische und wichtige Infrastruktur schützen. Damit verbindet das Projekt drei Anliegen, welche der FDP wichtig sind: leistungsfähige Mobilität, sichere Infrastruktur und eine nachhaltige Entwicklung. Diskussionspunkt in der KEVU war wirklich die Velohauptroute.

Sie ist vom kantonalen Velonetzplan vorgesehen und ein wichtiger Ausbau für den Alltagsveloverkehr. Dennoch hinterfragt auch die FDP die hohen Kosten von zirka 100 Millionen Franken für die Velohauptroute und den geltenden Kostenteiler zwischen ÖV und Velo. Das Projekt hat ein hohes Preisetikett, aber man hat sich auf einen Kostenverteiler geeinigt. Die Vorteile überwiegen bei diesem Projekt klar. Trotzdem sind wir offen, den über die Jahre angewandten Kostenteiler

kritisch zu hinterfragen, gerade mit Blick auf weitere anstehende und wichtige Gesamtprojekte. Ich möchte hier auf die Anfrage KR-Nr. 220/2026 hinweisen, die wir letzte Woche eingereicht haben, betreffend eine rechtzeitige stufengerechte Einflussnahme bei Infrastrukturprojekten des Kantons Zürich durch den Kantonsrat.

Dennoch, eine Verzögerung würde hier das Risiko mit sich bringen, dass die von unserem Kommissionspräsidenten Andreas Hasler erwähnten Bundesbeiträge und Subventionen verloren gehen. Deshalb hoffen wir, dass das Projekt nun schnell vorangetrieben und nicht weiter gebremst wird. Es ist im Richtplan vorgespurt, in der ZVV-Strategie verankert, der Projektierungsablauf ist vernünftig, es ist ein vernünftiges Gesamtprojekt von kantonaler Bedeutung. Das Gesamtpaket kommt der Mobilitätsentwicklung zugute, das Verkehrssystem in der Region Kloten Flughafen stösst an seine Grenzen aufgrund des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums. Die FDP unterstützt die Vorlage und wird den Rückweisungsantrag und den Ablehnungsantrag der SVP nicht unterstützen.

*Daniel Rensch (GLP, Zürich):* Wir kommen jetzt zum zweiten für das Glatttal und die Flughafenregion äusserst wichtigen Geschäft an diesem Morgen, der Erweiterung des öffentlichen Verkehrs, der Stärkung des Veloverkehrs sowie der Verbesserung der Gewässerqualität und des Schutzes vor Hochwasser. Ich weiss, lieber Paul von Euw, dass es euch oft schwerfällt, Ja zu sagen. Das Nein sitzt bei euch einiges lockerer. Die Grünliberalen sagen aber gerne Ja und Ja zu diesem durchdachten Gesamtprojekt Glatttalbahn, Velohauptverbindung, Hochwasserschutz und ökologische Aufwertung des Altbachs.

In Kloten und im Flughafenumfeld treffen starkes Arbeitsplatzwachstum, hoher Pendlerdruck und knappe Räume aufeinander. Genau darum braucht es hier eine Lösung, die den öffentlichen Verkehr stärkt, sichere und direkte Alltagsverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr und ein Erholungsgebiet am Bach schafft und gleichzeitig eines der grössten Hochwasserrisiken im Kanton entschärft. Die SVP tut so, als könne man hier mit einer Rückweisung oder Kürzung einfach nur rasch ein paar Millionen herausschneiden, insbesondere wegen des Velowegs. Tatsächlich bedeutet ihr Antrag aber vor allem eines: Verzögerung, Neuplanung, neue Verfahren und ein reales Risiko, dass Bundesbeiträge verfallen, ein Hochwasser den Flughafen heimsucht und der Altbach ökologisch nicht aufgewertet wird. Ein Herausbrechen einzelner Teile würde das Projekt verzögern und verteuern. Die GLP wird deshalb auf die Vorlage eintreten, die Anträge auf Rückweisung und Kürzung ablehnen und dem Staatsbeitrag zustimmen. Wer ein solches Gesamtprojekt kurz vor Schluss künstlich zerlegt, spart nicht, er macht es am Ende schlicht teurer.

*Jonas Pfister (Grüne, Winterthur):* Wir haben heute über ein Projekt zu befinden, das in all seinen Einzelteilen das Glatttal und die Flughafenregion in relevanten Bereichen voranbringt. Die Hochwassergefährdung durch den Altbach ist für den

Flughafen und die SBB ein Risiko, das es zu beheben gilt. Zugegeben, die Eintretenswahrscheinlichkeit einer Flutung dieser Anlagen ist nicht gross, dafür ist das Schadensausmass bei Eintreten von enormer Tragweite. Wer Hochwasserschutz betreiben will, muss dem Gewässer nebst unterirdischen Stollen und so weiter in seinem Lauf schlicht mehr Platz zugestehen.

In derselben Achse soll nebst dem Wasserbauprojekt auch die Verlängerung der Glattalbahn durch Kloten hindurch in Richtung Steinacker erfolgen, zusammen mit einer Velohauptverbindung. Wir haben in der KEVU das Projekt präsentiert erhalten, es betrachtet, begangen, bedacht, sogar bisweilen zerdacht und den Gegnern zugehört. Ich persönlich als Bauingenieur, aber auch als Grüner komme zweifelsfrei zu dem Schluss, dass es sich um ein hervorragendes Projekt handelt, sowohl in seiner Machart als auch im Nutzen für die Bevölkerung. Dass ein solch interdisziplinäres Grossprojekt was kostet, liegt in der Natur der Sache.

Die total veranschlagten Projektkosten von brutto 543 Millionen Franken sind hoch, ja. Dank Bundessubventionen für den Hochwasserschutz und Geldern aus dem Agglomerationsfonds reduziert sich der Beitrag für den Kanton auf 290 Millionen Franken, worüber wir heute zu befinden haben. Man kann es auch so sehen: Diese Subventionen stellen für den Kanton Zürich faktisch einen Rabatt von 46,6 Prozent dar. Wenn ich einen solchen Artikel im Laden sehe, greife ich zu. Ich meine also, dass wir hier und heute im Rat gut beraten wären, die Ausgabenbremse aufzuheben und das Projekt in Gänze zu bewilligen und zur Ausführung zu bringen.

Was passiert, wenn wir es nicht tun? Wir verlieren die Gelder aus dem Agglomerationsfonds, müssen Planungskosten nachschliessen für Umprojektierung et cetera. Wir gewinnen nichts, es kommt nur später und zu einem höheren Preis. In diesem Sinne möchte ich mich explizit an die SVP wenden. Ich verstehe Ihre Abneigung gegen Velowege, auch wenn ich sie nicht teile. Ich verstehe auch Ihre Abneigung gegen hohe Preisschilder von Velowegen, auch wenn ich diese ebenso nicht teile. Ich bitte Sie jedoch, Ihre Ablehnung zu überdenken und von einem allfälligen Referendum abzusehen. Helfen Sie mit, ein zukunftsweisendes Generationenprojekt in der Flughafenregion zu ermöglichen. Im Gegenzug bieten wir Grünen Hand, um gemeinsam mit Ihnen den Kostenteiler von Radwegen in künftigen Projekten zu überdenken. Es ist schlicht nicht zielführend, wenn Sie deswegen immer wieder Projekte mit Radwegen gefährden.

Zum Schluss möchte ich noch auf einen Wermutstropfen im Projekt zu sprechen kommen. Damit der Altbach aus seinem gemauerten Kanal befreit werden kann, ist die Rodung von zahlreichen Bäumen und Gehölzen entlang des Bachs unumgänglich. Dies schmerzt. Im gesamten Projekt sind jedoch mehr Bäume zur Pflanzung vorgesehen, als gefällt werden. Dies klingt zwar gut. Es hat aber den Haken, dass die Bäume nur in geringerer Zahl innerstädtisch ersetzt werden können, wo sie im Sinne des Hitzeschutzes am dringendsten gebraucht würden. Da wir jedoch das Gesamtprojekt nicht an dieser Einzelkritik scheitern lassen wollen, stimmen wir den erforderlichen Ausgaben zu.

*Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich):* Bei diesem Geschäft geht es um sehr viel Geld, um einen Staatsbeitrag, um zwei Objektkredite, um die Belastung des Verkehrsfonds. Besten Dank unserem Präsidenten für die detaillierte Einführung zu diesem Geschäft. Uns wurde klar aufgezeigt, wie sich die Kosten für dieses Geschäft zusammensetzen, für diese wichtige und gute Rundum-Bearbeitung dieses Projektes. Es wurde auch erklärt, aus welchen Gründen die Kosten für die Velohauptverbindung über 100 Millionen Franken betragen. Der angewandte Kostenverteiler, der hauptsächlich für diese hohen Kosten für die Veloverbindung verantwortlich ist, wurde uns verständlich dargelegt. Eventuell muss für die Zukunft über diesen Kostenverteiler einmal gesprochen werden. Die Mitte-Fraktion wird den Rückweisungsantrag und den Änderungsantrag der SVP nicht unterstützen. Die Mitte wird dem gesamten Geschäft zustimmen.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis):* 290 Millionen Franken will der Kanton für ein Projekt investieren, das eine Vielzahl von Anforderungen und Interessen unter einen Hut bringen muss. Zahlen und Fakten haben wir heute bereits ausführlich gehört, deshalb möchte ich noch ein paar Worte zum Thema «Interessen» verlieren.

Dazu gehört zunächst die Offenlegung einer Interessenbindung als Präsident der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr im Kanton Zürich, wobei diese Bezeichnung eigentlich etwas irreführend ist, denn nicht der öffentliche Verkehr hat ein Eigeninteresse an diesem Projekt, es sind vielmehr die vielen Menschen, die täglich mobil sein wollen, auf dem Weg zur Arbeit, ins Training, zu den Enkelkindern, in den Ausgang oder zum Flughafen, wo die Ferien hoffentlich schon warten. Mit unseren Zielen beim Modalsplit haben wir beschlossen, dass dieses wachsende Mobilitätsbedürfnis künftig noch stärker durch den öffentlichen Verkehr gedeckt werden soll. Dieses Projekt leistet dazu einen wichtigen Beitrag. Ein weiteres Interesse der Allgemeinheit ist der Hochwasserschutz. Jedenfalls kenne ich niemanden, der sich darüber freut, mit höheren Steuern vermeidbare Schäden an Menschen, Infrastruktur und Umwelt zu finanzieren. Und wenn man weiss, dass solche Schäden im Flughafengebiet schnell in die Milliarden gehen können, wird die Bedeutung dieser Massnahmen umso klarer.

Wichtig sind selbstverständlich auch die Anliegen des Natur- und Umweltschutzes. Ja, für dieses Projekt müssen Bäume weichen, das lässt sich nicht schönreden. Gleichzeitig entstehen durch die Revitalisierung des Altbachs, die Freilegung des Bedenseebachs oder die Begrünung von rund 85 Prozent des Bahntrassees neue wertvolle Lebensräume. Dazu kommt eine deutlich leistungsfähigere Glatttalbahn, dies bringt mehr Menschen in den öffentlichen Verkehr und entlastet die Umwelt nachhaltig. Auch das kommt letztlich der Natur zugute.

Bleiben noch die Interessen der Freunde des motorisierten Individualverkehrs. Vordergründig stören sie sich an den angeblich hohen Kosten des Velowegs. Tatsächlich, und seien wir doch ehrlich, stören sie sich wohl eher daran, dass ein Teil dieses Geldes, gesetzlich vorgeschrieben, aus dem Strassenfonds kommt. Wer die

Vorlage genau studiert hat, weiss zudem, dass die für die Veloinfrastruktur ausgewiesenen Kosten aufgrund eines zugegeben nicht ganz glücklichen Kostenteilers höher erscheinen, als sie effektiv sind.

Aber ich kann als begeisterter Fussballer auch nicht, wenn ich am Verlieren bin, während des Spiels die Regeln ändern und zum Beispiel sagen: «Man darf erst hinter der Mittellinie aufs Tor schiessen» – das geht auch nicht. Wer die Vorlage genau studiert hat, weiss zudem, dass die für die Veloinfrastruktur ausgewiesenen Kosten tatsächlich so gar nicht stimmen, weil der Flächenbedarf angewendet wird und das nicht ganz übereinstimmt mit der tatsächlichen Nutzung. Interessenvertretungen sind legitim und gehören zu unserer Demokratie. Problematisch wird es aber, wenn wir mit Tunnelblick nur noch einen kleinen Ausschnitt sehen und das grosse Ganze aus den Augen verlieren. Noch problematischer ist es, wenn wir deshalb bereit sind, ein über Jahre sorgfältig geplantes und fachlich abgestütztes Projekt bachab zu schicken.

Mein Fazit: Dieses Projekt bietet unter dem Strich die beste Gesamtbilanz. Es verbessert die Ökobilanz, deckt das Mobilitätsbedürfnis effizient und umweltfreundlich ab und sorgt mit wirksamen Hochwasserschutzmassnahmen für mehr Sicherheit für Bevölkerung und Volkswirtschaft. So geht ganzheitliche und sachgerechte Politik. Die EVP wird diesen Objektkredit deshalb klar unterstützen.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Die Alternative Linke wird den Vorschlag der KEVU beziehungsweise des Regierungsrats zur Glatttalbahn-Verlängerung mit Veloweg und Massnahmen zum Hochwasserschutz unterstützen. Die Linienführung der Glatttalbahn-Verlängerung zum Flughafen, kombiniert mit einem Veloweg, der im überregionalen Velonetz eingebunden ist, macht Sinn. Der geplante Verlauf ist auch aus Platzgründen notwendig, denn bereits heute ist die Strassenverbindung von Kloten her in Richtung Bassersdorf an den Grenzen ihrer Kapazitäten angelangt; eine Linienführung der Glatttalbahn über diese Strasse würde diese überlasten. Eine Anbindung an den Bahnhof Kloten ist aufgrund der viel weniger frequentierten Anbindung des Bahnhofs Kloten mit der S7 eher ungünstig, da ist die Anbindung nach Winterthur und Zürich über den Bahnhof Flughafen Zürich nicht nur mehr frequentiert, sondern auch schneller.

Mit dem vorliegenden Projekt kann die Glatttalbahn mit der neuen Velohauptroute auch Alternativen zur Entlastung der autostrassengebundenen Ampeln im Kloten bis zum Industriegebiet Steinacker schaffen und einen Beitrag zum Modalsplit leisten. Daher ist das Projekt für uns insgesamt stimmig, auch wenn ich hier durchaus darauf hinweisen muss, dass solche Projekte, dies im Gegensatz zu neuen Hauptstrassen, die halt niemand vor der eigenen Haustüre will, wohl auch zu einer in unseren Augen unerwünschten Aufwertung führen könnten. Leider ist dies hier nur schwer zu verhindern, ich finde es aber trotzdem wichtig, dass ich dies hier erwähne und wir uns dessen auch bewusst sind.

Die hier von der SVP angeführten Kosten für den Veloweg sind wohl eine Wiederholung aus der letzten Debatte zum gleichen Thema, da sind auch die Erklärung und die Antwort zu dieser wohl eher ideologisch getriebenen Ablehnung

dieselben wie das letzte Mal. Das Bauen in solch dicht bebautem Gebiet, insbesondere da dort auch ein Gewässer und die Tramlinie durchführen, ist halt schlichtweg nicht billig. Wenn wir eine Velostrasse durch ein freies Feld führten, käme dies logischerweise billiger, bloss würden Sie sich dann wahrscheinlich daran stören, dass dadurch Landwirtschaftsland geopfert würde, und hätten den nächsten Punkt dagegen.

Hinzu kommt hier aber auch noch, dass diese neue Veloverbindung eng mit dem Projekt der Glatttalbahn-Verlängerung verknüpft ist. Also dies nun einfach zu kübeln, ist auch bezüglich der dadurch entstehenden Kosten für eine Neuplanung unverantwortlich. Zumal dies wohl die beste Variante ist und es sehr viele Synergieeffekte gibt, die wir mit diesem Projekt gezielt nutzen können. Die hier vorgenommene Auseinanderdividierung lässt sich daher auch nicht einfach so eins zu eins vornehmen. Müsste man hier neu planen, entstünden dadurch nicht kalkulierbare Mehrkosten in der Projektierung, und mich würde es nicht wundern, wenn das ganze Projekt dann am Ende noch teurer wäre und wir alle dumm aus der Wäsche gucken würden. Ganz zu schweigen von der Verzögerung, die durch diesen Antrag für den Hochwasserschutz, für die Trambahnverlängerung und für einen vernünftigen Veloweg entstünde. Wir werden daher auf die Vorlage eintreten und dieser sowie dem Staatsbeitrag zustimmen. Es gibt keinen vernünftigen Grund, hier dagegen zu sein.

*Christoph Fischbach (SP, Kloten):* Als einziger verbliebener Kantonsrat aus Kloten erlaube ich mir, zu diesem bedeutenden Geschäft für Kloten das Wort zu ergreifen. In meiner gesamten lokalpolitischen Karriere, die 2002 begann und in zwei Wochen, vielleicht auch nur vorübergehend, zu Ende geht, war die Glatttalbahnverlängerung nach Kloten immer ein prägendes Thema. Bevor die zweite Etappe der Glatttalbahn, welche die Strecke zwischen dem Glattpark und Flughafen Fracht umfasste, im Jahr 2006 in Angriff genommen werden konnte, gab es eine lange und intensive Diskussion darüber, bis wohin diese Verlängerung führen sollte. Zu diesem Zeitpunkt sah Kloten und insbesondere auch die damalige Stadtregierung den Nutzen einer Verlängerung durch das Zentrum von Kloten bis ins Industriequartier nicht.

Zum Glück hat sich diese ablehnende Haltung geändert. Mittlerweile stehen sowohl Gemeinderat, Stadtrat als auch sämtliche etablierte Lokalparteien, inklusive SVP, vorbehaltlos hinter dem Ausbauschnitt. Dass es sich beim vorliegenden Projekt nicht um ein reines Tramprojekt handelt, haben sowohl der Kommissionspräsident als auch andere Vorredner erläutert. Die Kombination der Tramverlängerung mit dem Bau der Velohauptverbindung und dem längst überfälligen Ausbau des Hochwasserschutzes nützt Synergien aus und macht absolut Sinn. Dass die geplante Linienführung durch das Zentrum sinnvoll ist, wurde bereits erläutert. Ich möchte jedoch nicht verhehlen, dass es in Kloten Kreise gibt, die sich aus verschiedenen Gründen gegen die Glatttalbahn-Verlängerung wehren. Unter anderem wird die Linienführung kritisiert und auch der Umstand, dass der Altbach umgestaltet wird und Bäume gefällt werden müssen. Aus diesen Gründen wurde

auch die kommunale Teilrevision der Nutzungsplanung und der BZO Ende 2024 bekämpft. Die Gegner argumentierten damals auch damit, dass nach einem Nein zu diesen Vorlagen nochmals über die Linienführung gesprochen werden könnte. Dass dies kommunal nicht möglich ist, ging jedoch in einem hitzigen Abstimmungskampf unter. Jeder, der den jetzigen Altbach kennt, weiss auch, dass mit der Renaturierung das gesamte Zentrum aufgewertet wird und eine viel bessere Situation entsteht als jetzt.

Nun möchte ich noch kurz auf die ablehnende Haltung der SVP zu sprechen kommen. Dass die SVP aus Kostengründen mittlerweile gegen jeden Veloweg und jede Velohauptverbindung ist, haben wir in diesem Rat zur Genüge gehört. Was macht aber denn die Velohauptverbindung so teuer? Ein Grund ist der Autoverkehr. Ein grosser Kostentreiber ist, auch das haben wir schon gehört, das neu zu erstellende Viadukt über die Autobahn. Da immer noch ein Spurausbau bei der Autobahn geplant ist, muss das Viadukt in der geplanten Grösse erstellt werden, und dies erhöht selbstverständlich die Kosten. Ein Teil davon muss halt nun der Velohauptverbindung belastet werden. Und dass sichere Velorouten nicht nur den Velofahrenden nützen, sondern auch den Autofahrenden, weil so der Autoverkehr reduziert werden kann, sollte auch die SVP mittlerweile anerkennen. Dass ausgebaute Velorouten auf dem Gemeindegebiet von Kloten sinnvoll sind, sollte zum Beispiel der SVP-Stadtpäsident von Opfikon (*gemeint ist Roman Schmid*) aus eigener Erfahrung wissen, da er ja häufig zwischen seinem Wohnort in Opfikon und seinem Arbeitsort in Kloten mit dem Fahrrad unterwegs ist.

Dass die SVP mittels Rückweisungsantrag und Änderungsantrag das Projekt ausbremsen will, ist nur absurd und deplatziert. Mit ihren Anträgen würde nicht nur die Velohauptverbindung verhindert, sondern auch die Verlängerung der Glattalbahn und der Hochwasserschutz kämen nicht zustande. Das eine ist ohne das andere nicht zu haben. Mit ihrem Nein fällt die SVP auch dem Flughafen in den Rücken, denn neben den politischen Akteuren aus Kloten steht auch der Flughafen voll und ganz hinter dem Projekt und sieht die Vorteile der drei Teilprojekte. Und dass die Flughafen-Lobbyisten aus der SVP-Fraktion, inklusive Menschen mit Anstellung am Flughafen, dies tun, ist inkonsequent, denn sonst wird von diesen Kreisen ja immer alles vorbehaltlos unterstützt, was vom Flughafen kommt oder gefordert wird.

Ich komme zum Schluss und bitte Sie sowohl im Namen des Klotener Stadt- und Gemeinderats als auch sämtlicher Ortsparteien, der Vorlage zuzustimmen. Besten Dank.

*Roman Schmid (SVP, Opfikon):* Ich wurde angesprochen von meinem Kollegen aus Kloten, und ja, ich deklariere, ich mache im Jahr 4800 Kilometer mit meinem Velo, hauptsächlich die Route Opfikon–Kloten, in Opfikon wohne ich, in Kloten arbeite ich. Und ab und zu gelingt es mir auch, von Kloten in Richtung Flughafen zu fahren, diese Veloverbindung wurde ja jetzt angesprochen. Ich habe schnell nachgeschaut: Wir haben eine Nebenverbindung auf der Dorfstrasse, wir haben

eine Hauptverbindung entlang des Altbaches, diese liegen parallel 190 Meter auseinander. Und das ist es, was jetzt halt die SVP in der Fraktion diskutiert hat, und uns betreffen diese Kosten, diese 100 Millionen Franken. Sie sagen jetzt: «Das Auto ist schuld, man muss ein Viadukt über die Autobahn bauen.» Ja, 1870 war einmal ein Fahrrad auf dem Kiesweg unterwegs, das ist richtig, und dann wurde die Flughafenautobahn gebaut. Es wurde aber nicht nur die Flughafenautobahn gebaut, sondern auch noch andere Infrastrukturprojekte.

Das Einzige, was ich befürworte, ist, dass man eine Veloinfrastruktur baut, die abgeschieden ist, also die für sich alleine funktioniert. Wenn ich dann eine neue Veloroute entlang des Altbachs zum Flughafen baue, da sehe ich mich dann mit meinem E-Bike relativ schnell vorwärtskommen. Das finde ich gut, ich will dann keine Rotlichter, ich will dann keine Fussgängerquerungen. Aber dann ist die Frage halt immer noch: Kostet das dann 100 Millionen Franken für diese knapp 3 Kilometer? Das ist wirklich das Hauptargument, das die Fraktion der SVP hier anbringt. Wir sind nicht gegen die Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen in Richtung Steinacker, aber wir finden halt wirklich diese Veloinfrastruktur an diesem Ort zu teuer, wenn man im Moment ganz normal den Schilderungen, dem Altbach folgen kann oder dann halt auf der Dorfstrasse. Und da gebe ich dir recht, lieber Christoph, auf der Dorfstrasse fahre ich zwar, aber andere aber fahren nicht auf der Dorfstrasse, und mit meinen Kindern würde ich auf dieser jetzt auch nicht fahren, da muss ich dir recht geben. Aber ob es hierfür einen neuen Veloweg für 100 Millionen Franken braucht, ja, da habe ich auch meine Fragezeichen.

*David John Galeuchet (Grüne, Bülach):* Dieses Projekt wird die Mobilität und die Lebensqualität in der Flughafenregion langfristig sichern. Das Glatttal und insbesondere die Flughafenregion wachsen seit Jahren stark, wie es auch der kantonale Richtplan vorsieht. Arbeitsplätze entstehen, die Bevölkerung nimmt zu und damit auch der Verkehr. Wenn wir dieses Wachstum nachhaltig bewältigen wollen, brauchen wir attraktive Alternativen zum Auto. Genau dazu leistet dieses Projekt einen wichtigen Beitrag. Mit der Verlängerung der Glattalbahn und der neuen Velohauptverbindung entsteht eine direkte und leistungsfähige Achse zwischen Flughafen, Kloten und künftig, wie uns der ZVV versichert hat, auch Basersdorf. Für viele Arbeitnehmende wird es dadurch einfacher, ohne Auto zur Arbeit zu gelangen. Das gilt nicht nur für die Bevölkerung von Kloten, sondern eben auch für die Menschen in den östlich gelegenen Gemeinden.

Besonders überzeugt hat mich dabei die Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel Tram, Velo, Fussverkehr. Sie werden nicht gegeneinander ausgespielt, sondern sinnvoll miteinander verknüpft. So entsteht ein modernes Verkehrssystem, das wenig Fläche beansprucht und klimafreundliche Mobilität fördert. Beeindruckt hat mich bei der Besichtigung auch, wie es gelungen ist, auf enorm engem Raum sowohl die Glattalbahn als auch die hochwertige Veloverbindung unterzubringen. Das ist eine planerisch bemerkenswerte Leistung. An dieser Stelle möchte ich deshalb den Verantwortlichen und den Planenden ausdrücklich danken. Hinter diesem Projekt stehen viele Jahre sorgfältiger Arbeit,

unzählige Abklärungen und eine grosse Bereitschaft, unterschiedliche Interessen zusammenzuführen.

Natürlich gibt es auch schmerzliche Punkte. Gefällte Bäume tun weh, jeder Baum, der verschwindet, ist ein Verlust. Ein neu gepflanzter Baum kann die Klimaleistung, die Beschattung und den ökologischen Wert eines alten Baums nicht einfach ersetzen; bis ein Baum dieselbe Wirkung entfaltet, vergeht oft eine ganze Generation. Diese Bedenken haben auch uns beschäftigt. Nach der Besichtigung und anhand der erhaltenen Unterlagen komme ich aber zum Schluss, dass das Gesamtprojekt ökologisch einen positiven Beitrag leisten wird. Mit der Aufwertung und Renaturierung des Altbachs entsteht langfristig ein wertvoller und besser zugänglicher Natur- und Erholungsraum. Die Bevölkerung erhält attraktive Zugänge zum Altbach, und die ökologische Qualität des Bachraums wird insgesamt verbessert. Aus einer kanalisierten Betonrinne wird wieder ein attraktiver Bachraum.

Ein weiterer wichtiger Punkt betrifft die Entwicklung des Steinackergebiets. Nach der Volksabstimmung in Kloten wurde zu Recht hinterfragt, ob die Glatttalbahn auch ohne die geplante Wohnentwicklung genügend Nachfrage generiert. Der ZVV hat diese Frage vertieft geprüft und uns klar aufgezeigt, dass die Verlängerung auch ohne die Entwicklung des Steinackers sinnvoll ist. Die Nachfrage entsteht bereits heute durch das Zentrum von Kloten, die bestehenden Arbeitsplätze und die Anbindung an den Flughafen. Die Glatttalbahn stärkt den öffentlichen Verkehr, unabhängig von der Entwicklung des Steinackerquartiers.

Für uns Grüne ist klar: Mit dieser Etappe darf die Entwicklung nicht enden, die Verlängerung Richtung Bassersdorf bleibt ein wichtiges Ziel. Wenn die Voraussetzungen geschaffen sind und das Angebot weiter verdichtet werden kann, soll auch dieser Anschluss Realität werden.

Zur SVP möchte ich sagen: Wenn wir dieses Projekt nicht realisieren, wird es deutlich teurer, und uns würden Bundesmittel entgehen, insbesondere die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm. Wir erhalten Hochwasserschutz für Kloten und den Flughafen, eine neue Tramverbindung und eine Velohauptverbindung, und das für Nettokosten von rund 290 Millionen Franken. Wer bei einem solchen Gesamtpaket nicht zugreift, handelt aus unserer Sicht ideologisch statt lösungsorientiert. Wie Jonas Pfister bereits erklärt hat, sind wir gerne bereit, gemeinsam einen Vorstoss auszuarbeiten, der die Kosten für künftige Strassenprojekte transparenter aufschlüsselt, als es der Regierungsrat heute macht. Dieses Projekt aber heute zurückzuweisen, ist fadenscheinig. Auch wir würden uns freuen, wenn beim Bau von Velowegen mehr Kostenwahrheit herrschen würde und diese nicht regelmässig Kosten anderer Verkehrsträger ... *(Die Ratspräsidentin unterbricht den Votanten.)*

*Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser:* Herr Galeuchet, bitte kommen Sie zum Schluss.

*David John Galeuchet fährt fort:* ... mittragen müssten. Dadurch werden sie nur künstlich verteuert.

*Paul von Euw (SVP, Bauma) spricht zum zweiten Mal:* Lieber Vertreter der Grünen, Sie haben das Wort an sich explizit erwähnt, «zugreifen». Wenn es um Steuergelder geht, ist es Ihnen eigentlich wurst, woher es kommt, wichtig ist, dass man zugreift. Aber auch in Bern wachsen die Gelder für das Agglomerationsprogramm nicht auf den Bäumen.

Herr Rensch, ich muss etwas richtigstellen: Sie haben mir vorgeworfen, wir könnten nur Nein sagen. Wir haben heute mit keinem Wort Nein gesagt, wir stellen anschliessend einen Rückweisungs- und einen Kürzungsantrag, bitte folgen Sie den Diskussionen und nutzen Sie nicht Ihre abgespeicherten Argumentarien.

Herr Fischbach, Sie sagen, das Auto sei schuld, dass die Kosten so hoch sind. Ich weiss nicht, wo Sie leben – Sie leben in Kloten –, und ich denke, Sie haben auch Fenster in Ihrer Wohnung und sehen, was abgeht. Wenn wir keine Autos hätten – Autos haben uns Wohlstand gebracht, Autos haben uns Entwicklung gebracht in den letzten 100 Jahren. Und ohne Autofahrerinnen und Autofahrer und deren Ergebnisse, die sie in den letzten 100 Jahren erzielt haben, würden wir heute gar keinen Meter Veloweg bauen. Das möchte ich noch richtigstellen und freue mich jetzt auf die Debatte. Danke.

*Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser:* Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt, Sie haben somit Eintreten beschlossen.

Und bevor wir jetzt über den Rückweisungsantrag von Paul von Euw debattieren, begrüsse ich auf der Tribüne die Schülerinnen und Schüler des Zentrums für Ausbildung im Gesundheitswesen. Herzlich willkommen hier bei uns im Rat, schön, seid ihr da.

***Minderheitsantrag Paul von Euw, Ueli Bamert, Ueli Pfister, Urs Wegmann:***

*Die Vorlage wird an den Regierungsrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, den Objektkredit für den Bau der Velohauptverbindung (Dispositiv Ziff. II) anzupassen. Für den Kostenteiler des Viaduktes soll nicht der absolute Flächenbedarf, sondern die notwendige Tragkraft für die Bahnlinie beziehungsweise die Veloverbindung berücksichtigt werden. Die absoluten Kosten für die Velohauptverbindung sind zudem wesentlich zu reduzieren.*

*Paul von Euw (SVP, Bauma):* Kommen wir in die Details. Die aufmerksame Zuhörerin registrierte: Die Radwegkosten betragen mit 100,6 Millionen Franken einen Drittel der Bahnkosten. Bereits dieses Kostenverhältnis lässt aufhorchen oder sollte aufhorchen lassen. Beim genauen Hinschauen finden sich dann auch die systemischen Fehler. Ich gehe auf die systemischen oder auf den systemischen Fehler ein: Wir erleben hier eine Veruntreuung von Geldern aus dem Strassenfonds. Ich begründe die Veruntreuung: Der Strassenfonds wird durch den motorisierten Individualverkehr, also die Automobilisten, geäufnet und steht für den Strassenbau, Radwegbau, Wanderwegbau zur Verfügung. Details finden Sie im Zürcher Strassengesetz. Da steht nichts von schienengebundenen Anlagen.

Gut, nun soll gemäss der vorliegenden Vorlage ein Viadukt über die Autobahn beim Flughafen gebaut werden. Dieses 400 Meter lange Viadukt kostet 68 Millionen Franken und soll zu 45 Prozent, also 32 Millionen Franken, dem Radwegprojekt belastet werden. Gemäss den gehörten Ausführungen und auch gemäss Antworten aus der Volkswirtschaftsdirektion sei dies ein etablierter Kostenteiler für entsprechende Bauten und werde bereits seit langer Zeit angewendet. Hier hört der Spass auf. Die Brücke, die für das Gewicht von Cobra-Trams gebaut werden muss – ein Tram, das notabene 60 Tonnen wiegt – und parallel einige Velofahrer und ein Reinigungsfahrzeug tragen muss, diese Brücke soll zu fast 50 Prozent durch die Autofahrerinnen und Autofahrer finanziert werden. Das ist falsch. Hier werden Gelder aus dem bereits völlig überschuldeten Strassenfonds zugunsten des ÖV eingesetzt, für den diese Gelder einfach nicht vorgesehen sind. Dem sagt man Veruntreuung.

In einem solchen Fall ist es unsere Aufgabe, sogar unsere Pflicht, das entsprechende Projekt zurückzuweisen. Es entspricht einfach nicht den gesetzlichen Grundlagen, und da können wir uns nicht einfach so mir nichts, dir nichts darüber hinwegsetzen. Mit diesem Auftrag der Zurückweisung sollen die entsprechenden Fehler korrigiert werden. Ich bitte Sie, unterstützen Sie diesen Rückweisungsantrag und helfen Sie damit, den Strassenfonds vor diesen räuberischen Akten zu schützen.

Noch ein Wort zur Dringlichkeit des Geschäfts: Vor drei Vierteljahren hatten wir in der Kommission das erste Mal das Vergnügen, diese Inhalte anzuschauen. Sie haben sich schöne Präsentationen angeschaut – ich war auch dabei –, Sie waren in Kloten, wir haben das vor Ort angeschaut. Wenn das so dringlich wäre, hätten Sie zu Beginn Ja gesagt, einige tausend Franken Sitzungsgelder gespart, und man könnte jetzt schon bauen. Also bitte sagen Sie nicht, wir verzögerten etwas. Wenn für Sie das Ja sowieso klar ist, dieser Rat eigentlich keine Funktion hat – man kann sich über Recht hinwegsetzen –, dann ist das schon nicht ganz ehrlich.

#### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Paul von Euw gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 130 : 44 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

#### *Detailberatung*

##### *Titel und Ingress*

I.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

*Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser:* Nun stellen wir noch 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 die Ausgabenbremse*

**Für Ziffer I der Vorlage 6031a stimmen 129 Ratsmitglieder.** Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

*II.*

**Minderheitsantrag Paul von Euw, Ueli Bamert, Ueli Pfister, Urs Wegmann:**

*II. Für den Bau der Velohauptverbindung wird ein Objektkredit von Fr. 77'600'000 (einschliesslich MWSt) (Reduktion um Fr. 23'000'000) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt.*

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU:* Es geht eigentlich wieder um das gleiche Thema, ich erläutere es aber im Detail. Die Minderheit der KEVU möchte die Kosten für die Velohauptverbindung von 100,6 Millionen Franken auf 77,6 Millionen Franken reduzieren.

Wie kommt diese Reduktion von 23 Millionen Franken zustande? Die Reduktion bezieht sich auf die ebenerdige Strecke, also nicht das Viadukt, deren Kosten von 68 Millionen Franken auf 45 Millionen Franken reduziert werden sollen. Zusammen mit dem Kostenanteil am Viadukt für die Velohauptverbindung von 32,6 Millionen Franken ergeben sich so Gesamtkosten für diese Veloverbindung von 77,6 Millionen Franken.

Die Kommissionsmehrheit lehnt die Reduktion des Objektkredits für das Teilprojekt Velohauptverbindung ab. Die Kosten für die Velohauptverbindung kommen auf der gesamten Strecke durch einen rechnerischen Kostenteiler zustande, nicht nur beim Viadukt. Entsprechend würde eine solche Reduktion nicht nur das Teilprojekt, sondern das Gesamtprojekt verzögern und gefährden. Und was vorhin schon der Fall war, gilt auch hier: Auch würden, wie schon beim Rückweisungsantrag, die bereits zugesicherten Agglomerationsbeiträge des Bundes verfallen und der dringend notwendige Hochwasserschutz, insbesondere für den Flughafen, verzögert.

*Paul von Euw (SVP, Bauma):* Leider ist es allem Anschein nach nicht möglich, fehlerhafte Projekte der Regierung zurückzustellen. Nun gut, machen wir nun das Beste aus der Situation.

Störend an dieser Vorlage ist neben den bereits angesprochenen Punkten, mit welcher finanziellen Abgehobenheit diese Velohauptverbindung geplant wird. Die finanzielle Sensibilität geht mit dem heutigen Beschluss vollends verloren. 3,3 Kilometer Radweg sollen 100,6 Millionen Franken kosten. Oder: So viel Radweg (*zeigt mit den Händen etwa einen Meter*) soll 3000 Franken kosten. Die Arroganz, die hier gegenüber den Automobilisten – diese bezahlen ja die ganzen 100 Millionen Franken – an den Tag gelegt wird, ist erschütternd. Das Geld stammt aus

einem bereits mit Hunderten von Millionen Franken verschuldeten Strassenfonds, und nun sollen mir nichts, dir nichts 100 Millionen in diesen Veloweg gepumpt werden. Entschuldigen Sie, aber das verstehen wir nicht, und was wir nicht verstehen, unterstützen wir auch nicht. Wir sind nicht für die Streichung der Velohauptverbindung, wir sind für eine Kostenreduktion.

Nun zum Kürzungsantrag im Detail. Wir verlangen eine Kürzung – der Präsident hat es gesagt – der 100,6 Millionen um 23 Millionen Franken, eigentlich ganz einfach. Und ich sage Ihnen jetzt, weshalb Sie den Antrag unterstützen können, ohne dass Sie gleich in Tränen ausbrechen müssen: Im Kanton Zürich kostet ein durchschnittlicher Meter Veloweg 5000 Franken oder ein Kilometer 5 Millionen Franken. Entschuldigen Sie, ich habe mich vorhin versprochen, diese Distanz (*zeigt wiederum etwa einen Meter*) kostet im vorliegenden Projekt 30'000 Franken, so ist es. Ein durchschnittlicher Kilometer Veloweg kostet 5 Millionen Franken, eine stattliche Stange Geld. Wenn wir nun aber die Kosten des vorliegenden Projektes betrachten, erscheinen diese 5 Millionen Franken als nahezu lächerlich. Der Kilometer Veloweg in dem vorliegenden Projekt kostet 32 Millionen Franken. Wenn wir hier diese 23 Millionen Franken abziehen, sind wir schlussendlich bei Kosten von 17 Millionen Franken, was immer noch Faktor 3 gegenüber einem normalen durchschnittlichen Veloweg oder einer Velohauptverbindung im Kanton Zürich entspricht. Ich bitte Sie, diesem Kürzungsantrag mit etwas Preissensitivität, mit etwas Budgetaugen fürs nächste Jahr zuzustimmen. Ich bin überzeugt: Wenn man will, kann man diese 23 Millionen Franken einsparen, und sämtliche Personen aus dem Raum Steinacker in Kloten werden zukünftig den Flughafen Kloten mit ihrem Fahrrad erreichen. Vielen Dank.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Zunächst zur Rechtslage. Wir haben ein kantonales Strassengesetz, und dieses definiert, was ein Strassenraum ist. Und der Strassenraum wird bewirtschaftet durch den motorisierten Individualverkehr, das ist klar, aber auch durch den Veloverkehr und den Fussverkehr, das können Sie und kannst du, geschätzter Kantonsrat Paul, nachlesen. Bezahlen tun aber die Verkehrsträger des Autos, das ist so. Das ist im Kanton Zürich so, dass die Motorfahrzeugsteuer von den Motorfahrzeugfahrenden, also den Automobilistinnen und Automobilisten, finanziert wird, insofern ist alles korrekt.

Lieber Paul, hast du mir jetzt vorgeworfen, ich würde Gelder veruntreuen? Denn die Veruntreuung ist ein Straftatbestand, und das kann nicht ein Amt, das kann nur eine Person sein. Und ich wäre sehr froh zu wissen, ob du das machst, beziehungsweise es ist dein Entscheid, ob du eine Strafanzeige gegen mich einreichen willst. Was mir aber wichtig ist zu betonen: Wir haben diesen Kostenteiler, und über diesen kann man natürlich diskutieren. Es wurde sehr intensiv diskutiert zwischen Strasse und Schiene, auch unter den Direktionen, das ist nicht ganz so einfach in diesem Konstrukt. Was du, Herr Kantonsrat Paul, ja nicht erwähnt hast, ist, dass die LSVA (*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) im Kanton Zürich in den Strassenfonds fliesst. Und es gibt viele Kantone, in denen diese in den öffentlichen Fonds fliesst, und es gibt Kantone, die teilen es halbe-halbe. Also

immerhin profitiert der Strassenfonds von der LSVA. Deshalb möchte ich bitten: Man kann diesen Kostenverteiler selbstverständlich anschauen, aber wir haben den nicht leichtfertig getroffen. Ich glaube, wir haben eine gute Lösung gefunden zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, übrigens auch mit dem Bund betreffend die Beiträge für die Hochwasserschutzmassnahmen; das ist ja ein sehr kombiniertes, gutes Gesamtprojekt. In diesem Sinne stehe ich voll und ganz hinter der Glattalbahn-Verlängerung, hinter allen Massnahmen, Hochwasserschutz, Veloroute, aber auch allen Investitionen in den Strassenraum, und bitte Sie in diesem Sinne ganz klar, den Antrag abzulehnen. Vielen Dank.

#### *Abstimmung über Ziffer II*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Paul von Euw gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 129 : 44 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

*Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser:* Nun werden wir wiederum feststellen müssen, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Wie immer braucht es dazu 91 Stimmen.

#### *Abstimmung über die Ausgabenbremse*

**Für Ziffer II der Vorlage 6031a stimmen 129 Ratsmitglieder.** Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

#### *III.*

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

*Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser:* Auch hier braucht es eine Quorumsabstimmung zur Ausgabenbremse. 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 die Ausgabenbremse*

**Für Ziffer III der Vorlage 6031a stimmen 128 Ratsmitglieder.** Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

#### *IV.–VIII.*

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.