

3. Objektkredit Neubau Radweg 754 Gockhauserstrasse Abschnitt Ursprungstrasse bis Sonnentalkreuzung, neue elektronische Busspur Abschnitt Herrenweg bis Neue Stettbachstrasse, hindernisfreier Ersatzneubau Bushaltestellen Kämmaten Stadt Dübendorf

Antrag des Regierungsrates vom 4. Juni 2025 und Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 24. Februar 2026

Vorlage 6027 (*Ausgabenbremse*)

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Namens der KPB stelle ich Ihnen kurz die Vorlage 6027, einen weiteren Objektkredit, vor. Es handelt sich um ein umfassendes Projekt zur Erneuerung und Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur entlang der Gockhauserstrasse in der Stadt Dübendorf. Den sperrigen Titel dieses Objektkredits kennen Sie ja jetzt bereits.

An fünf Sitzungen liess sich die KPB über dieses Projekt, das ein Teil des Agglomerationsprogramms ist, informieren, und wir danken der Baudirektion für die Ausführungen. Wie wir zur Kenntnis nehmen durften, handelt es sich bei der Gockhauserstrasse um eine kantonale Verbindungsstrasse von regionaler Bedeutung. Sie verbindet Gockhausen mit Dübendorf und erfüllt eine wichtige Funktion sowohl für den motorisierten Individualverkehr (*MIV*) wie auch für den öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig besteht entlang dieser Achse eine ausgewiesene Schwachstelle im kantonalen Velonetz. Eine durchgehende und sichere Verkehrsinfrastruktur fehlt bislang. Daher soll nun neben der eigentlichen Sanierung der Strasse ein durchgehender Radweg im Abschnitt von der Ursprungsstrasse bis zur Sonnentalkreuzung entstehen und so die bestehende Lücke im Velonetz geschlossen werden. Ergänzend dazu werden auch Fussgängerinnen und Fussgänger durch geeignete Querungshilfen besser geschützt.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil ist die Einführung einer elektronischen Busspur. Dies ermöglicht es den Linienbussen, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten den Fahrplan zuverlässiger einzuhalten. Zudem werden die Bushaltestellen Kämmaten hindernisfrei erstellt und an eine geeignetere Lage verlegt. Damit werden die gesetzlichen Anforderungen für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen erfüllt.

Neben diesen Ausbauten umfasst das Projekt auch die erwähnten Instandsetzungsarbeiten an der Strasse. Das ist der eigentliche Auslöser für diese verkehrsflankierenden Ausbauten. Die Fahrbahn muss erneuert, die Strassenentwässerung auf den aktuellen Stand gebracht und die öffentliche Beleuchtung angepasst werden. Der Regierungsrat hat diese Massnahmen bereits als gebunden bewilligt. Das Projekt wurde nun in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Dübendorf, den zuständigen Fachstellen sowie der Kantonspolizei erarbeitet und öffentlich aufge-

legt. Die Gesamtkosten des Projektes belaufen sich auf rund 18 Millionen Franken, davon entfallen rund 7,5 Millionen Franken auf die heute neu zu bewilligenden Ausgaben.

In der KPB gaben vor allem die als hoch empfundenen Kosten zu reden. Die Frage, ob nicht auch kostengünstigere Radstreifen eingesetzt werden könnten, wurde ausgiebig besprochen, ebenso die heutige, wohl eher niedrige Frequenz der Strasse durch Velofahrerinnen und Velofahrer und die Frage, ob es nicht bessere alternative Streckenführungen für den Veloweg gäbe. In diesem Zusammenhang wurde indes aufgezeigt, dass es sich um eine Verbindung handelt, die, erstens, im Velonetzplan enthalten ist und, zweitens, zur Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes im Glatttal beitragen soll. Ein kombiniertes Projekt – der Auslöser ist ja die notwendige Instandstellung der Strasse – kommt immer günstiger und belastet sowohl den MIV wie auch den ÖV weniger, als wenn etappiert nachgerüstet wird. Weitere Fragen wurden zum Kulturlandverlust für den Radweg und zur Ertüchtigung der Bushaltestelle im Weiler Kämmaten gestellt. Gerade Letztere gab viel zu diskutieren, handelt es sich doch um eine Haltestelle mit ausgesprochen geringer Frequenz. Allerdings sind auch diese Haltestellen gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes entsprechend zu ertüchtigen. Eine Aufhebung einer Haltestelle bliebe dem ZVV vorenthalten.

Trotz hoher Kosten empfiehlt die KPB einstimmig, den Objektkredit zu genehmigen, und würdigt damit die Investitionen in eine sichere und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur. Sie würdigt auch die Projektgestaltung zusammen mit der Stadt Dübendorf und damit die effiziente Abwicklung eines Projektes mit vielen Teilanliegen. Ich bitte Sie im Namen der KPB, dem beantragten Objektkredit von 7,495 Millionen Franken zuzustimmen.

Regierungsrat Martin Neukom: Vorliegend handelt es sich um ein Kombiprojekt an der Gockhauserstrasse zwischen Dübendorf und Gockhausen, und mit diesem Kombiprojekt werden zahlreiche, ganz unterschiedliche Anliegen in einem Projekt umgesetzt, deshalb sind diese Projekte so komplex. Es ist aber wichtig, dass man alle unterschiedlichen Anliegen bündelt, denn es wäre ja sinnlos, nach zwei, drei Jahren schon wieder eine Baustelle zu haben, um zusätzlich etwas umzusetzen.

Was wird alles gemacht? Es wird einerseits eine Busbevorzugungsanlage eingerichtet – das ist also etwas für den öffentlichen Verkehr –, es wird die Kanalisation erneuert, was sehr dringlich ist, es wird der Hochwasserschutz verbessert, es wird die Revitalisierung des Kämmatenbachs gemacht, was auch ökologisch sinnvoll ist, es ist eine Strassenerneuerung – also für den MIV –, die Beleuchtung wird erneuert und es wird ein Veloweg erstellt, alles zusammen in einem einzigen Projekt. Weil da viel zusammenkommt, ist es ein komplexes Projekt und es wird deshalb auch relativ teuer. Es braucht nämlich noch Stützmauern und es braucht einen Ersatz einer Brücke, deshalb belaufen sich die Kosten gesamthaft auf 18 Millionen Franken.

Der Veloweg schliesst eine Lücke im Velowegnetz. Bisher besteht eine Strecke von Zürich nach Gockhausen, aber über den Berg. Aber von Gockhausen kommen Sie mit dem Fahrrad nicht mehr sinnvoll weiter nach Dübendorf. Und mit diesem Projekt wird die Verbindung über den Berg von Zürich bis nach Dübendorf durchgehend.

Im Namen des Regierungsrates bitte ich Sie, diesem Objektkredit von 8 Millionen Franken zuzustimmen. Besten Dank.

Walter Honegger (SVP, Wald): Wie wir eben von der Kommissionspräsidentin wie auch jetzt vom Baudirektor gehört haben, sind bei diesem Projekt sehr viele Beteiligte mit diversen Teilprojekten eingebunden, welche schon längere Zeit auf die Umsetzung warten. Das ist denn auch der Hauptgrund, dass wir dieser Vorlage zum Schluss zustimmen werden. Im Vergleich ist dieser Radweg aber eben der teuerste der letzten Jahre. Nur gerade der Radweg in Dürnten beim Pilgersteg ist mit 4300 Franken pro Meter etwas günstiger als das vorliegende Projekt mit 4480 Franken pro Meter. Die Begründung liegt darin, dass insgesamt vier Stützmauern und Querungsbauwerke notwendig sind sowie zwei Rad- und Fussgängerquerungen gebaut werden müssen. Aber ebenso preistreibend ist natürlich die Einhaltung des Radwegstandards, welchen wir im Kanton Zürich anwenden, inklusive der wo immer möglichen Trennung des Radwegs von der Strasse, was mindestens von der Unfallhäufigkeit her gesehen nicht notwendig wäre und leider auch einen höheren Landverbrauch verursacht. Aber auch wir sind der Meinung, dass die fehlende Veloinfrastruktur auf dieser Strecke vor Dübendorf mit doch rund 10'000 Fahrzeugen pro Tag entsprechend verbessert werden soll. Zudem wird die elektronische Busspur den ÖV stärken. Und so wird es zum Schluss eine positive Auswirkung auf alle Verkehrsteilnehmer haben. Die SVP/EDU-Fraktion stimmt dem Projekt zu.

Roger Schmutz (SP, Wettswil a. A.): Es ist hinlänglich bekannt, dass sich die SP für den Ausbau der Veloverkehrsinfrastruktur einsetzt. Entsprechend ist es keine Überraschung, dass wir dieser Vorlage zustimmen werden. In der Kommission wurde grundsätzlich hinterfragt, ob es den Radweg entlang der Gockhauserstrasse überhaupt braucht. Ortskundige betonen jedoch die Wichtigkeit dieser Veloroute auf dieser sehr stark befahrenen Strasse, und sie ist auch Teil des regionalen Verkehrsrichtplans. Die Antwort heisst also: Ja, es braucht diese Veloverbindung. Da diese Strasse sehr dicht vom motorisierten Individualverkehr befahren wird, ist ein Radstreifen auf der Fahrbahn nicht möglich. Denn selbst mit einem markierten Radweg ist das Velofahren auf einer dicht befahrenen Strasse, vor allem bergauf, wo die Autos mit 80 Kilometern pro Stunde vorbeibrausen, nur etwas für hartgesottene Menschen mit Nerven aus Stahl. Darum braucht es einen separaten Radweg. Dadurch muss jedoch das Trasseee verbreitert werden, was zusätzlichen Platz beansprucht. Dafür sind viele Stützmauern nötig, die das ganze Projekt teuer ma-

chen. Das ist aber notwendig, wie uns Herr Angehrn (*Andreas Angehrn, Kantonsingenieur*) aufgezeigt hat, da sonst noch viel mehr Terrain abgetragen werden müsste, insbesondere Wald, was Schäden an der Natur und noch höhere Kosten verursachen würde. Die ganzen Bauarbeiten wurden im Einklang mit der Instandsetzung der Gockhauserstrasse geplant. Es ergibt aus Sicht der SP Sinn, dass der Radweg zusammen mit der Sanierung der Staatsstrasse umgesetzt wird. Und wenn der Strassenbelag angefasst werden muss, dann soll gleich die elektronische Busspur eingebaut werden, die eine bessere Abstimmung der Lichtanlage auf den Verkehr ermöglicht.

Beim vorliegenden Projekt können mehrere Fliegen auf einen Streich geschlagen werden. Dabei kann man es nicht oft genug erwähnen: Wenn wir die Veloinfrastruktur ausbauen, werten wir das Velo als Verkehrsmittel auf. Das führt dazu, dass immer mehr Personen das Velo als Alternative zum Auto in Erwägung ziehen. Velofahren ist gesund und umweltfreundlicher als andere Verkehrsmittel, und je mehr Leute vom Auto aufs Fahrrad umsteigen, umso mehr Platz gibt es auf den Strassen. Investitionen in die Veloverkehrsinfrastruktur zahlen sich also mehrfach aus. Es ist an der Zeit, die bestehende Schwachstelle im kantonalen Velonetzplan anzugehen und die Lücke zwischen der Stadt Zürich und Dübendorf zu schliessen. Die SP stimmt dem Objektkredit zu. Danke, dass Sie es uns gleich-tun.

Simon Vlk (FDP, Uster): Die Sicherheitssituation für Velofahrende auf der Gockhauserstrasse ist zurzeit tatsächlich ungenügend. Da die Strasse eng und kurvenreich ist, gestaltet sich das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden als schwierig. Regelmässig kommt es zu brenzligen Situationen, weshalb man auf der Gockhauserstrasse häufig mit einem etwas mulmigen Gefühl radelt. Da die Fahrbahn teils sanierungsbedürftig ist und die Stadt Dübendorf Baumassnahmen im selben Abschnitt ausführen muss, ist es sinnvoll, das Projekt jetzt in einem Aufwisch gemeinsam zu realisieren, statt mehrmalig Baustellen aufzureisen.

Obwohl der neue Veloweg relativ teuer ist und trotz gewisser Fragezeichen zur Routenführung, befürwortet die FDP das Projekt. Es ist zu hoffen, dass auf die Verbesserung der Sicherheit eine steigende Nachfrage durch die Velofahrenden folgen wird, mit klar höheren Nutzerzahlen und Frequenzen als heute. Für längere Diskussionen sorgte in der KPB zudem die Erneuerung der Bushaltestelle Käm-maten. So stellte sich die Frage, ob es verhältnismässig ist, mehr als eine halbe Million Franken für eine Haltestelle auszugeben, an welcher im Schnitt gerade mal zwei Personen pro Tag zu- oder aussteigen. Da der Haltestellenplan des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) jedoch nicht Teil dieser Vorlage ist, führte die ausführliche Debatte am Schluss dennoch zu keinen Anträgen. Wie bereits vorhin festgehalten, stimmt die FDP dem Objektkredit zu. Besten Dank.

Sascha Ullmann (GLP, Zollikon): Die Vorlage ist in der Kommission unbestritten und das zu Recht. Die GLP unterstützt den Antrag der Regierung klar. Der Radweg schliesst eine Lücke im kantonalen Velonetz und erhöht die Sicherheit auf dieser Strecke. Entscheidend ist, dass die Kosten nicht primär wegen des Velowegs entstehen, im Gegenteil. Durch die gemeinsame Realisierung mit den übrigen Arbeiten werden Synergien genutzt und spätere Mehrkosten vermieden. Das ist vorausschauende Infrastrukturpolitik. Die Grünliberale Fraktion stimmt dem Kredit zu.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Zugegeben, mit dem Kreditantrag von 7,5 Millionen Franken ist dieses Projekt nicht ganz günstig. Aber wie Sie alle bestens wissen, hat Qualität ihren Preis. Deshalb danken wir Grünen allen Beteiligten für die gute Ausarbeitung dieses Projekts. Die verschiedenen Projektbestandteile, die gebundenen Ausgaben, wie zum Beispiel die Instandsetzung des Fahrbelags, die Erneuerung und Anpassung der öffentlichen Beleuchtung, wurden sehr gut ausgeführt. Auch die neuen Ausgaben wurden transparent dargelegt. Es ist zudem zu begrüßen, dass wir über weitere Massnahmen Dritter, wie Hochwasserschutz, Kanalisation et cetera, informiert wurden. Die Stadt Dübendorf, das AWEL (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*) und das Tiefbauamt lösen mit diesem Projekt gemeinsam mehrere wichtige Probleme und erfüllen damit diverse Aufgaben. Diskussionspunkte ergaben sich schon, zum Beispiel, wie die wenig frequentierte Bushaltestelle Kämmaten hindernisfrei ausgestaltet sein muss. Dies entspricht aber übergeordnetem Recht. Solche Massnahmen sind selbstverständlich nicht kostenlos und dennoch nötig und sehr wichtig.

Besonders erfreulich ist, dass im Abschnitt Gockhausen bis Kämmaten neu links der Strasse ein fahrbahnbegleitender Radweg entsteht. Anschliessend verläuft dieser bis zum Herrenberg, durch einen Grünstreifen getrennt, auf der rechten Seite der Strasse und danach weiter bis zur Sonnentalkreuzung entlang der rechten Seite des Kämmatenbachs. Wir sind überzeugt, dass diese deutliche Verbesserung für den Veloverkehr insgesamt zu einer definitiven Entlastung des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden beitragen wird. Uns ist bewusst, dass dieses Projekt nicht ohne Herausforderungen umgesetzt werden kann. Bauen im Verkehr ist anspruchsvoll, dennoch sind wir zuversichtlich, dass alle Hürden überwunden werden können und dass der Baubeginn im Jahr 2027 erfolgen kann. Dafür wünschen wir viel Erfolg. Wir bewilligen den Objektkredit ohne Wenn und Aber.

Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen): Wir sprechen heute über einen Objektkredit, bei dem es um zentrale Aspekte des Verkehrs geht, nämlich Sicherheit und Effizienz. Der geplante Neubau des Radwegs entlang der Gockhauserstrasse wird durch die Mitte begrüsst. Die Mitte setzt sich stets für eine ausgewogene Verkehrspolitik ein, in der die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gleichwertig berücksichtigt werden. Die Förderung des Veloverkehrs und der Ausbau der entsprechenden Infrastruktur gehören dazu. Gerade entlang stark frequentierter Strassen braucht es sichere und durchgängige Velowege, welche verschiedene

Zielorte miteinander verbinden und dabei den Velo- und den Autoverkehr entflechten. Der vorliegende Abschnitt schliesst eine Lücke im Velowegnetz und erhöht gleichzeitig die Verkehrssicherheit für alle Beteiligten.

Die Einführung einer elektronischen Busspur, das heisst einer Busbevorzugungsanlage, dient der effizienten Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Die Priorisierung des ÖV in den Stosszeiten gewährleistet, dass der Fahrplan auch dann eingehalten und Anschlüsse gesichert werden können. Das ist ein pragmatischer Ansatz, der die vorhandenen Kapazitäten besser nutzt. Entscheidend für uns wird aber sein, dass die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss regelmässig überprüft werden.

Mit dem hindernisfreien Ersatzneubau der Bushaltestelle Kämmaten wird eine gesetzliche Vorgabe umgesetzt. Barrierefreie Haltestellen sind ein konkreter Schritt hin zu mehr Teilhabe und Selbstständigkeit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Mit diesem Projekt werden verschiedene aufgeschobene Massnahmen, beispielsweise bei der Kanalisation und beim Hochwasserschutz, realisiert. Auch wenn das Preisschild insgesamt relativ hoch ausfällt, ist das Gesamtprojekt positiv zu bewerten, insbesondere, weil nun verschiedene Bauarbeiten gebündelt und somit effizient umgesetzt werden können. Wir stimmen dem Objektkredit zu. Besten Dank.

Michael Bänninger (EVP, Winterthur): Die EVP-Fraktion unterstützt diesen Objektkredit für die vorgesehenen Verkehrsprojekte. Das Projekt überzeugt, weil es verschiedene Anliegen sinnvoll miteinander verbindet: den Ausbau der Veloinfrastruktur, Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr, hindernisfreie Bushaltestellen sowie notwendige Arbeiten bei Entwässerung, Kanalisation und Hochwasserschutz. Die koordinierte Umsetzung ist aus unserer Sicht richtig und macht Sinn. Besonders hervorheben möchten wir den neuen Radweg. Sichere und durchgehende Veloverbindungen sind ein wichtiger Beitrag zu einer nachhaltigen und alltagstauglichen Mobilität. Ebenso sinnvoll ist die elektronische Busspur, die dazu beiträgt, dass der öffentliche Verkehr auch in Stauzeiten zuverlässig bleibt. Dass die Bushaltestellen hindernisfrei ausgestaltet werden, ist längst keine Kür mehr, sondern eine Selbstverständlichkeit für einen inklusiven öffentlichen Raum.

Ja, die Kosten sind hoch, aber wir sprechen hier nicht von isolierten Einzelmassnahmen, sondern von einem Gesamtprojekt mit langfristigem Nutzen für Verkehrssicherheit, Umwelt und Lebensqualität. Die enge Zusammenarbeit zwischen Kanton und der Stadt Dübendorf verdient dabei Anerkennung. Wir von der EVP sind überzeugt, dass nachhaltig investiert, wer Infrastruktur vorausschauend plant und verschiedene Bedürfnisse zusammenführt. Wir stimmen dem Kredit zu. Besten Dank.

Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf): Die Gockhauserstrasse ist eine wichtige Verbindung zwischen Dübendorf und Zürich-Fluntern und führt von Stettbach über das auf einer kleinen Passhöhe gelegene Dübendorfer Quartier Gockhausen nach

Zürich. Die Buslinie wird von Dübendorferinnen, die in Zürich arbeiten, rege benutzt. Es ist eine sehr schöne Strecke mit tollen Aussichten auf die Stadt Dübendorf und Schwamendingen. Die Strasse wird von vielen Autofahrenden, die in der Stadt Zürich arbeiten, ebenfalls sehr rege genutzt. In Rushhour-Zeiten ist die Strasse regelmässig verstopft. Auch aus diesem Grund ist es sehr wichtig, dass eine teilweise separate Velospur gebaut wird. Ich bin überzeugt, dass mit der neuen, teilweise abgetrennten Velospur einige sportliche Velofahrerinnen künftig das Velo statt das Auto oder den Bus nutzen werden, um in die Stadt Zürich zu gelangen. Das vorliegende Strassenbauprojekt ist so etwas wie eine eierlegende Wollmilchsau und jeden einzelnen Franken wert. So wird die Buslinie weiter elektrifiziert, es gibt teilweise eine separate Velospur, eine noch nicht behindertengerechte Bushaltestelle wird behindertengerecht umgebaut und im Projektkredit sind auch noch Hochwasserschutzmassnahmen enthalten.

Bitte stimmen Sie dem Projektkredit zu. Die Alternative Liste wird dem Projektkredit mit Überzeugung zustimmen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

I.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Nun stellen wir zuerst noch 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

Für Ziffer I der Vorlage 6027 stimmen 168 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum von 91 Stimmen erreicht worden.

II.–V.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.