

4. Zusatzkredit für den Autobahnzubringer A4 Obfelden/Ottenbach

Antrag des Regierungsrates vom 27. März 2019 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 3. Dezember 2019

Vorlage 5529a

Ratspräsident Dieter Kläy: Es liegt ein Minderheitsantrag von Thomas Schweizer, Hedingen, und Mitunterzeichnenden vor, auf die Vorlage nicht einzutreten. Sollte auf die Vorlage eingetreten werden, untersteht Ziffer römisch I der Ausgabebremse gemäss Artikel 56 der Kantonsverfassung.

Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Sehr geehrte Gäste aus dem Knonaueramt auf der Tribüne, danke fürs Ausharren, wir kommen nun zu besagtem Geschäft.

Vor über zehn Jahren hat der damalige Verkehrsminister Moritz Leuenberger (*Altbundesrat*) die Autobahn A4 im Knonaueramt feierlich eröffnet. Jedoch klemmte damals die Schere, mit der er das Band feierlich durchschneiden wollte. Und so wie die Eröffnung der Autobahn damals harzte, so klemmt auch ein bisschen die Finalisierung dieses allerletzten Teilstückes, des Autobahnzubringers Obfelden/Ottenbach.

Im September 2012, also vor über sieben Jahren, hatte die Zürcher Stimmbevölkerung dem Kredit für den Autobahnzubringer mit über 62,5 Prozent Ja-Stimmen deutlich zugestimmt. Zahlreiche Einsprachen haben das Projekt jedoch weiter verzögert, was bei Strassenbauprojekten ja nicht ungewöhnlich ist. Und mit dem Detaillierungsgrad sind nun auch die Baukosten gestiegen, denn die damaligen Kostenberechnungen beruhten lediglich auf einem Vorprojekt.

Weil über die Jahre die Bodenpreise gestiegen sind und verschiedene Arbeiten im ursprünglichen Kostenvoranschlag nicht berücksichtigt waren, ist die geschätzte Kreditsumme für den Kanton um knapp 15 Millionen neu auf 54,48 Millionen Franken gestiegen.

Die Landerwerbspreise wurden im Vorprojekt mit dem Stand 2010 ermittelt. Aufgrund der Preisentwicklung in den beiden Gemeinden Obfelden und Ottenbach sowie der aktuellen Gebäudeschätzwerte kommt es hier allein zu Mehrkosten von 940'000 Franken.

Im Voranschlag wurden die Kosten für die Entsorgung von Altlasten über 2,1 Millionen Franken nicht berücksichtigt. Für diverse Regieleistungen wurden 6,8 Millionen Franken zu wenig budgetiert. Und schliesslich wurden die Aufwendungen für Werkleitungsarbeiten für Dritte von über 2,48 Millionen Franken nicht berücksichtigt.

Die Mehrkosten von knapp 40 Prozent haben in unserer Kommission für manches Stirnrunzeln gesorgt. In Vorprojekten rechnet die Verwaltung mit einer üblichen Unschärfe von plus/minus 20 Prozent. Diese erhebliche Abweichung trifft den Kanton nun umso schmerzlicher, da sowohl der Bundesbeitrag als auch die Gemeindepauschalen auf Basis des Vorprojektes bereits ausgehandelt wurden und

nicht mehr nachverhandelt werden können. Die Überwälzung allfälliger Mehrkosten ist somit nicht opportun, da der Kanton als Bauherr das Risiko für Planung und Ausführung vollumfänglich alleine trägt.

Anlass zur Diskussion gab zudem die prognostizierte Entlastungswirkung der beiden Dorfkerne. Der Verkehr ist in den letzten Jahren offensichtlich langsamer gewachsen als prognostiziert. Mit der aktualisierten Verkehrsprognose fällt auch die Entlastung durch den Autobahnzubringer kleiner aus als ursprünglich angenommen. Eine Minderheit der Kommission befürchtet zudem, dass durch den Bau des Autobahnzubringers Mehrverkehr und somit Mehrbelastung von den angrenzenden Aargauer Gemeinden angezogen würde. Zudem befürchtet man, dass durch den Bau des Zubringers die Siedlungsentwicklung im Nachbarkanton weiter wächst.

Die Kommissionsmehrheit steht trotz Mehrkosten nach wie vor hinter dem Volksentscheid aus dem Jahre 2012. Dieser soll nun endlich umgesetzt und das damalige Versprechen eingelöst werden. Die Gemeinden Obfelden und Ottenbach haben im Vertrauen auf die baldige Realisierung die Planung für Verkehrsberuhigungs- sowie Aufwertungsmassnahmen in den letzten Jahren entsprechend vorangetrieben. Gerade die Schulwegsicherung, die heute durch den Durchgangsverkehr stark beeinträchtigt wird, ist ein grosses Anliegen. Die von den Gemeinden präsentierten flankierenden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung konnten die Mehrheit der Kommission überzeugen, da die Durchfahrt durch die beiden Dorfzentren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) künftig deutlich weniger attraktiv wird.

Trotz deutlicher Kritik an den Mehrkosten schätzen wir es, wenn der Baudirektor die Kommission, respektive den Kantonsrat auch künftig mit einem Zusatzkredit konfrontiert, anstatt im Nachgang einen Nachtragskredit zu fordern. Dies schafft trotz vorliegender Zusatzschleife Vertrauen.

Im Namen der Kommissionsmehrheit, bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem Zusatzkredit zuzustimmen. Danke.

Ratspräsident Dieter Kläy: Ich begrüsse auf der Tribüne ganz herzlich eine Delegation des Gemeinderates von Ottenbach und eine Delegation des Gemeinderates von Obfelden sowie eine Delegation der «IG Sicherer Schulweg».

Minderheitsantrag Thomas Schweizer und David Galeuchet:

Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Wir rechnen es dem Regierungsrat hoch an, dass er nicht einfach den Bau des Autobahnzubringers Obfelden/Ottenbach begonnen hat und den Kantonsrat beziehungsweise den Steuerzahler dann mit einer grossen Kostenüberschreitung vor vollendete Tatsachen gestellt hat. Der Regierungsrat hat gut gehandelt, indem er die neuen höheren Kosten nochmals dem Kantonsrat zur Abstimmung unterbreitet. Damit haben wir die Möglichkeit, die Projektbeurteilung nochmals vorzunehmen – sowohl auf der Kostenseite als auch auf der Nutzenseite. Das Volk hat sich vor acht Jahren für den Bau dieser neuen

Strasse ausgesprochen, seit 2012 haben sich aber neue Entwicklungen und neue Erkenntnisse ergeben. Darum ist es angezeigt, nochmals grundsätzlich über die Bücher zu gehen.

Die Kommissionsminderheit verlangt daher Nichteintreten und Ablehnung der Vorlage. Bereits 2012 war diese neue Strasse hier im Kantonsrat umstritten. Die Gründe sind nach wie vor richtig, sie haben sich sogar noch akzentuiert. Es ist eine Tatsache, dass neue Strassen neuen Verkehr anziehen. Dieser Teufelskreis muss durchbrochen werden. Es braucht einen Marschhalt beim Strassenbau. Insbesondere angesichts des Klimawandels und der CO₂-Ziele sind Strassenneubauten ein Konzept von gestern und müssen grundsätzlich hinterfragt werden. Der motorisierte Verkehr muss vermindert und auf den ÖV umgelagert und der verbleibende Verkehr verträglicher abgewickelt werden. Der öffentliche Verkehr muss stärker priorisiert und ausgebaut werden.

Die Erstellung der Autobahnzufahrt Obfelden/Ottenbach steht diesem Ansatz aber diametral entgegen. Die neue Strasse zieht neuen Verkehr an. Der Neuverkehr stammt aus dem Raum Wohlen/Muri und führt diesen zum Autobahnanschluss Affoltern. Die finanziellen Lasten trägt übrigens nur der Kanton Zürich. Der Neuverkehr hat aber auch Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung. Bereits sind Umfahrungspläne für Birri – das ist der erste Ort ennet der Reuss im Kanton Aargau – in Bearbeitung, und so dreht sich der Teufelskreis weiter. Die Fahrten vom Freiamt nach Zürich werden nochmals verkürzt, aber nur für den motorisierten Verkehr. Der öffentliche Verkehr hat genauso lang wie vor 20 Jahren. Der Wettbewerb wird einmal mehr zugunsten des motorisierten Individualverkehrs verzerrt. Der Siedlungsdruck und die Bautätigkeit im Freiamt werden zunehmen, die Siedlungsentwicklung erfolgt somit eben gerade nicht entlang den ÖV-Achsen. Sie erfolgt Auto-orientiert an peripheren Lagen. Das sind nur einige Gründe, warum die Grünen und die Ratsminderheit damals, 2012, die Vorlage abgelehnt haben, daran hat sich nichts geändert.

In der Ausarbeitung des Bauprojektes hat sich gezeigt, dass die damals veranschlagten 65 Millionen Franken nicht reichen, Andrew Katumba hat die Mehrkosten von 14,8 Millionen Franken begründet. Die deutliche Erhöhung der Kosten ist allein schon ein Grund, nochmals genauer hinzuschauen. Und hier komme ich nun zum Kernpunkt: Was ist denn der Nutzen dieses Projektes? Versprochen wird eine Entlastung der Dörfer Obfelden und Ottenbach. Die Entlastungswirkung ist aber gering und steht in keinem Verhältnis zu den oben beschriebenen negativen Auswirkungen. Lassen Sie mich einen Blick auf die beiden Dörfer werfen: In Ottenbach kommt die Entlastung vor allem dadurch zustande, dass zuerst ein hoher Mehrverkehr, eben dieser Neuverkehr aus dem Aargau, geschaffen wird. Dieser soll dann von der Reussbrücke Ottenbach durch wertvolles Kultur- und Naturland um Ottenbach herum geführt werden. Ottenbach hat eine vierarmige Kreuzung im Zentrum. Es wird also nur eine dieser vier Verkehrsbeziehungen auf die Umfahrung geleitet, die anderen Verkehrsbeziehungen bleiben im gleichen Masse bestehen. Die neue Strasse zerstört übrigens nicht nur Natur- und Kulturland, sondern auch wichtige Erholungswerte entlang der Reuss. Und auch die Anwohner, die heute am Rande des Dorfs wohnen, sind dann von der neuen Strasse beeinträchtigt

und belastet. In Zahlen: Über die Reussbrücke in Ottenbach fahren heute 7000 Fahrzeuge. Es sollen 5000 als zusätzlicher Neuverkehr dazukommen. Erst dieser Neuverkehr, welcher dann auf die Umfahrung geleitet werden soll, macht die neue Strasse halbwegs plausibel. Es verbleiben aber immer noch 3000 bis 4000 Fahrzeuge auf der heutigen Verwendung der Muristrasse in Ottenbach, wenn sie übers Zentrum in die anderen Richtungen geführt werden müssen. Der Verkehr von Norden, von Jonen, ebenfalls etwa 5000 Fahrzeuge, sowie auch der verbleibende Verkehr auf der Muristrasse, kann leider nicht umgeleitet werden und verbleibt im

Ortszentrum. Darum ist hier die Entlastungswirkung sehr gering, es sind nach wie vor 8000 bis 9000 Fahrzeuge, die im Ortszentrum von Ottenbach bewältigt werden müssen.

In Obfelden – das ist ein Strassendorf von 3 Kilometern Länge, mit 5500 Einwohnern – erstreckt sich von der Reussbrücke Obfelden, also einer zweiten Reussbrücke, bis zum Autobahnanschluss Affoltern. Die Befürworter des Autobahnzubringers versprechen sich weit höhere Entlastungen, als der Kanton je versprochen hat. Sie erwarten einen Zustand wie in den 90er-Jahren, als Obfelden noch einen Drittel weniger Einwohner hatte, deutlich ländlicher geprägt war, die Autobahn eben noch nicht in Betrieb. Heute ist Obfelden eine Agglomerationsgemeinde mit direktem Autobahnanschluss und sämtlichen Konsequenzen, negativen Konsequenzen, die es eben zu verkraften gilt. Auch hier zwei, drei Zahlen: Heute fahren 5000 Fahrzeuge über die Reussbrücke in Obfelden. 4000 Fahrten entstehen in Obfelden selber, sind also hausgemachter Verkehr, und 9000 Fahrzeuge verlassen das Strassendorf Richtung Affoltern und Autobahn. Von den 5000 Fahrzeugen, die über die Reussbrücke kommen, sollen gemäss Prognosen der Verkehrsplaner lediglich 2000 auf die Umfahrung gelenkt werden. Die 3000 verbleibenden Fahrzeuge auf dem heutigen Strassennetz werden ergänzt durch die 4000 hausgemachten und dieser Verkehr wird auch in Zukunft so um die 7000 Fahrzeuge betragen. Es ist auch nicht ganz klar, ob dann die Umfahrung wirklich so funktioniert. Immerhin ist sie 1 Kilometer länger als der direkte Weg durchs Dorf, also 3,6 Kilometer anstelle von 2,6 Kilometer, 1 Kilometer Umweg.

In einer Anfrage im August 2019 habe ich nach der Entlastungswirkung dieser neuen Strasse gefragt, und der Regierungsrat hat festgehalten, dass der obere Dorfteil von Obfelden lediglich um 2000 Fahrzeuge entlastet würde, also von 9000 auf 7000. Wenn ich in der Diskussion mit Befürwortern dieser Umfahrung gesprochen habe, so habe ich immer die hohe Bedeutung des hausgemachten Verkehrs und die geringe Entlastungswirkung eingebracht. Dabei bin ich regelmässig auf Unglauben gestossen. Es müsse doch endlich etwas für die Verkehrssicherheit der Kinder gemacht werden. Und es seien ja alles nur Prognosen und die stimmen ohnehin nicht. Ja, es sind Prognosen. Ob aber die Entlastungswirkung von Zaubermagie wirklich grösser sein wird als die Modellrechnungen ist zu bezweifeln. Ja, es muss etwas gemacht werden für die Schulwegsicherheit, aber nicht mit einer Autobahn, mit einem Autobahnzubringer und einer Umfahrung, die als Umfah-

rung eben nur teilweise Entlastungswirkung bringt. Es wäre schon angezeigt gewesen, seit 2009 massive verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Dorfstrasse zu machen; dies wurde leider nur in minimalem Ausmass gemacht.

Es braucht neue Konzepte. In einem Workshop der Zürcher Planungsgruppe Knonaeramt haben Vertreterinnen und Vertreter aus allen Gemeinden zusammen mit uns Kantonsräten letzte Woche über ein regionales Gesamtverkehrskonzept diskutiert. Dabei ging es um Visionen und Ziele. Es herrschte Einigkeit, dass der ÖV gestärkt und mit direkten Verbindungen und dichterem Takt eine wichtigere Rolle spielen soll. Die Autobahnzufahrt untergräbt aber diese Strategie genau. Sie ist für den ÖV unbrauchbar, weil sie um die Dörfer herum führt.

Wir haben hier in diesem Rat im letzten Frühling den Klimanotstand beschlossen. Die Politik müsse andere Prioritäten setzen. Es ist doch nicht möglich, dass heute, ein Dreivierteljahr später, eine Strasse bewilligt wird, welche diese Erkenntnisse in den Wind schlägt und Zersiedlung durch den motorisierten Verkehr weiter vorantreibt. Die 80 Millionen Franken würden besser in den ÖV investiert, in einen Viertelstundentakt beispielsweise zwischen Obfelden, Ottenbach und Affoltern, damit die ÖV-Alternative auch wirklich eine gleichwertige Alternative ist. Der Verkehr muss verträglicher abgewickelt werden. Hier gibt es Konzepte, die Stadt Zürich hat ja auch Pfortneranlagen. Die Verträglichkeit hat ein Limit, das muss man einfordern und entsprechend griffige Massnahmen ergreifen.

Zum Fazit: Die Kosten sind deutlich höher und der Nutzen ist deutlich geringer, als dies in der Abstimmung vor acht Jahren dargelegt wurde. Die Autobahnzufahrt ist vor allem eine Zufahrt aus dem Aargau und keine Umfahrung. Die Entlastungswirkung in Obfelden und Ottenbach ist gering. Sollte der Rat die neue Strasse bewilligen, so wäre es ein Pyrrhus-Sieg sowohl für die betroffenen Gemeinden wie für den Kanton.

Wir bitten Sie also, dem Minderheitsantrag zu folgen.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Grundsätzlich ist es für die SVP-Fraktion ein Entscheid des Volkes, ein absoluter Entscheid des Volkes, und das bedeutet, dass der Volksentscheid für uns verpflichtend und bindend ist. Im Prinzip haben wir uns alle hier drin dem abgelegten Amtsgelübde und dem Entscheid des Volkes unterzuordnen. Und im Jahr 2012 hat die Mehrheit des Volkes des Kantons Zürich Ja gesagt zu dieser Umfahrung, ergo sollten wir hier drin eigentlich auch einstimmig Ja zu dieser Umfahrung sagen. Dass gewisse Parteien sich nun um den Volksentscheid foutieren, ist aus demokratiepolitischer Sicht mehr als nur stossend. Aber wir kennen das ja von anderen Volksentscheiden: Es gibt gewisse Parteien, die die Volksentscheide nicht respektieren, wir haben es hier drin bereits gehört.

Nun zu den weiteren Argumenten dieser Umfahrung: Man hat der betroffenen Bevölkerung seinerzeit bei der Projektierung der A4 versprochen, dass alle diese Dörfer durch die Umfahrung entlastet werden. Alle Dörfer, die eine Umfahrung versprochen erhielten, haben diese Umfahrung auch bekommen, ausser zwei Dörfer, Obfelden und Ottenbach. Diese haben die Umfahrung bis heute nicht. Vielleicht ist es auch nur eine Frage des Lobbyings. Diese zwei kleinen Dörfer haben zu wenig Kraft, um hier drin zu lobbyieren oder auch in Bern zu lobbyieren. Aber

das allein kann ja nicht das Argument sein, dass man diesem Projekt nun nicht zustimmt.

Des Weiteren – wir haben es ja auch gehört – ist es nicht nur der MIV, der sich durch diese Dörfer quetscht, sondern es ist ja auch der ÖV, der durch diese Dörfer fahren muss, der nachher mit der Eröffnung der Umfahrung freie Fahrt durch diese Dörfer hat, der nachher mit der Umfahrung Fahrplanstabilität erhält und den Anschluss beim Bahnhof Affoltern auch gewährleisten kann. Rein schon aus ÖV-argumentarischer Sicht muss man diesem Projekt zustimmen. Zusätzlich verwendet der Kanton Zürich 2 Millionen Franken für Aufwertungsmassnahmen im Bereich Naturschutz. Es entstehen Amphibienweiher, es entstehen Riedmulden und eine vielfältige Tier- und Pflanzenwelt. Verschiedene Bachläufe werden renaturiert und Hecken und Magerböschungsstrukturen entlang der neuen Strassen sorgen für die notwendige ökologische Vernetzung. Nochmals an alle Parteien, die im Frühling den Klimanotstand ausgerufen haben: Das ist nun der Tatbeweis, dass Sie sich für den Klimanotstand einsetzen, indem Sie diesem Projekt zustimmen.

Das Unschöne am beantragten Zusatzkredit sind – wir haben es gehört – die beantragten Mehrkosten, die der Kanton Zürich leider allein tragen muss. Aber bei diesem 14,8-Millionen-Kredit sind 2,5 Millionen Franken für Werkleitungen, die von den beiden Dörfern Ottenbach und Obfelden wieder zurückerstattet werden. Wir haben schlussendlich also nicht 14,8 Millionen, sondern eigentlich nur noch 12,3 Millionen Franken Zusatzkredit, 6,8 Millionen davon sind für Unvorhergesehenes eingestellt. Also de facto sprechen wir heute über benannte Mehrkosten von 5 Millionen Franken, das ist weiss Gott nicht eine Riesensumme, die dieses Projekt nicht vertragen würde. Und wirklich wohlwollend erwähnen möchte ich hier nochmals die Baudirektion: Es ist ihr wirklich hoch anzurechnen, dass sie mit den besagten 5 Millionen Franken, die jetzt schon bekannt sind, bereits im Vorfeld hier nochmals in den Rat gekommen ist und uns diese 5 Millionen beantragt. Ich denke, das allein schon zeigt die Wertschätzung der Baudirektion gegenüber uns, dem Parlament, aber auch gegenüber der Bevölkerung von Ottenbach und Obfelden.

Vonseiten der SVP/EDU wollen wir hier mit Nachdruck – und das auch zuhanden des Protokolls – erwähnen, dass wir davon ausgehen, dass die besagten 6,8 Millionen Franken für Unvorhergesehenes nicht ausgeschöpft oder im besten Fall überhaupt nicht angetastet werden müssen. Das wäre natürlich dann fast ein Wunder, aber es wäre schön, wenn wir dann von diesem Wunder auch Kenntnis nehmen könnten und der Baugenehmigungskredit schlussendlich tiefer ausfallen würde als hier beantragt wird.

Zu Herrn Schweizer möchte ich vor allem Folgendes sagen: Er hat in seinem Votum nicht erwähnt, dass Obfelden wesentliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorgesehen hat und diese auch umsetzen wird. Es wird eine 30er-Zone geben, die Lebensqualität dieses Dorfes wird massiv gesteigert werden. Der Schulweg ist nachher wirklich sicher und es ist nur schon unter diesem Aspekt legitimiert, dass wir diesen Zusatzkredit zustimmen werden.

Die SVP/EDU-Fraktion sagt Ja zu diesem Zusatzkredit – aus demokratiepolitischer, aus umweltpolitischer, aus verkehrspolitischer Sicht und aus Sicht des sicheren Schulwegs. Sagen Sie Ja zum Eintreten und sagen Sie Ja zu diesem Zusatzkredit. Danke.

Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal): Eine Richtungsänderung in Strassenbauprojekten einschlagen oder ein Gesamtpaket umsetzen, diese Abwägung steht zur Diskussion. Aus umweltpolitischer Perspektive muss jetzt, wie es Thomas Schweizer gesagt hat, ein Marschhalt für Strassenbauprojekte folgen. Aus demokratiepolitischer Perspektive ist mit dem Zusatzkredit eine längst entschiedene Sache abzuschliessen. Die SP-Fraktion hat Stimmfreigabe beschlossen.

Für ein Nein zur Vorlage sprechen folgende Argumente: Noch immer ist 2019 die Zahl neu immatrikulierter Autos sowohl bei Personenwagen als auch bei Nutzfahrzeugen gestiegen. Falsch ist, mit dem Bau weiterer Strassenkapazitäten diese Entwicklung zu fördern. Richtig ist, mit Hochdruck andere Strassensysteme für neue Mobilitätsformen zu entwickeln. Aus umweltpolitischer Sicht braucht es raschestmöglich Massnahmen zur Erreichung der Klimaziele, denn der Verkehr ist der grösste Verursacher von Treibhausgasen. Einerseits sind dies regulatorische Massnahmen hinsichtlich CO₂-Grenzwerten, andererseits muss die Preispolitik überdacht werden. Zudem arbeiten Technologie- und Autokonzerne an fahrerlosen Fahrzeugen und Sharing-Ideen. In der Stadt Zürich sind Auto- und Fahrausweisbesitz rückgängig. Die Hälfte der Haushalte ist autofrei. In der Landschaft sind die Regionen teilweise schon recht gut mit öffentlichem Verkehr erschlossen. In Klammern: erfreulich. Heute habe ich gerade im Tages-Anzeiger von einer Trendwende im Kanton Zürich bezüglich Benzinern und Dieselfahrzeugen gelesen, nun sind andere Strassensysteme gefragt. Das Verkehrsmodell «Knonaueramt» wurde 2008 erarbeitet, Prognosen wurden für 2010 gestellt. Ende 2009 wurde die Nationalstrasse N4 eröffnet. Die Verkehrszahlen wurden im Juni 2018 im Einzugsgebiet des Autobahnzubringers überprüft. Gemäss diesen Zahlen ist die SP-Fraktion skeptisch, ob der Autobahnzubringer die gewünschte Entlastungswirkung bringt. Zudem sollen die Umfahrungen das Pendeln mit dem Auto von den Gegenden ennet der Reuss nach Zürich nicht attraktiver machen.

Aus demokratiepolitischer Perspektive gibt es folgende Gründe für ein Ja: Die SP hat zum damaligen Antrag über die Bewilligung eines Objektkredits für den Autobahnzubringer einen Rückweisungsantrag gestellt, mit Aufträgen zur Verbesserung der Vorlage. Sie unterlag im Kantonsrat. Es wurde ein Entscheid über einen Objektkredit von rund 40 Millionen Franken gesprochen, gegen den das Kantonsratsreferendum ergriffen wurde. Das Zürcher Stimmvolk stimmte dem Kredit in der Folge mit über 60 Prozent Ja-Stimmen-Anteil zu. Die Gemeinden Obfelden und Ottenbach konnten davon ausgehen, dass die Projektmassnahmen umgesetzt würden, und haben mit den entsprechenden flankierenden Massnahmen gerechnet. Seit dem Vorprojekt aus dem Jahr 2010 haben sich vielfältige Änderungen ergeben. Auf die lange Realisierungsdauer und verschiedene Mehraufwendungen haben die Gemeinden keinen Einfluss. Die SP weiss, dass die Zunahme der Verkehrsbelastung in Obfelden und Ottenbach gross ist. Die Dörfer und Weiler leiden

unter Lärm. Die Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern und von Velofahrerinnen und -fahrern muss an mehreren Stellen dringend erhöht werden. Der Zubringer ist ein Bestandteil der flankierenden Massnahmen zur Autobahn A4, er soll gemäss Zürcher Stimmbevölkerung realisiert werden.

Die Abwägung zeigt: Es geht um die Lösung vorhandener regionaler Probleme versus Verkehrsprojektierung, die ohne das Heilmittel Kapazitätsausbau gegen den Verkehrsstau angehen. Es geht um gegenwärtige Verkehrspolitik und Änderungen für zukünftige Strassensysteme. Die Ambivalenz ist nicht aufzulösen, deshalb werden die SP-Ratsmitglieder unterschiedlich stimmen. Jedenfalls braucht es ein raschmögliches Überdenken von Strassenbauprojekten auf allen Ebenen. Kantonale Bauprojekte müssen Entlastung von Dörfern und Quartieren bringen, ohne Mehrverkehr zu generieren. Danke.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Betrachten wir das Projekt zuerst einmal aus der Verkehrsperspektive. Wenn man die Belastungen der Gemeinden anschaut, können wir einfach feststellen: Es ist keine übermässige Belastung mit dem Durchgangsverkehr in diesen beiden Dörfern festzustellen. Es gibt sehr, sehr viele Gemeinden im Kanton Zürich, die viel mehr Verkehr haben. Und damit meine ich jetzt nicht zum Beispiel die Gemeinden am Zürichsee, wo an der See-Strasse ein höherer Durchgangsverkehr herrscht, sondern ganz viele kleinere Gemeinden, bei denen der Verkehr mitten durchs Quartier oder mitten durchs Dorfzentrum fährt und die viel höhere Belastungen haben. Also beispielsweise meine Heimatgemeinde Hombrechtikon ist mit ihren Belastungen vergleichbar. Wenn ich nach Oetwil am See hinüberschaue, dann stelle ich fest: Die haben dort viel mehr Verkehr, als Ottenbach und Obfelden je zu beklagen haben werden, dort wird aber nicht darüber diskutiert. Was wir also hier haben, ist kein Notstand in diesen Gemeinden, sondern es ist einfach eine Zürcher Normalität, die wir überall im Kanton Zürich vorfinden. Es ist ganz normal, dass es dort, wo es Leute hat, Verkehr gibt, und der Verkehr muss irgendwie abgewickelt werden. Wenn wir das jetzt mit dieser Strasse anschauen, dann haben wir eine Entlastung, und diese Entlastung ist minimal. Wir haben vorhin von Thomas Schweizer gehört, wie die Zahlen aussehen. Es bringt eigentlich gar nicht viel für die Dörfer. Warum das so ist, ist auch relativ klar. Wenn wir in die Statistik schauen, dann stellen wir fest: Autofahrten sind kurz. Es muss nicht immer nur diese berühmte Fahrt zum Bäcker sein, wo man frische Brötchen holen geht und für 300 Meter ins Auto steigt, aber die durchschnittlichen Fahrten sind im Bereich von wenigen Kilometern, könnten theoretisch auch mit dem Fahrrad abgewickelt werden. Aber das Auto steht vor der Tür, es ist bequem, deshalb wird auch der Quell- und Zielverkehr massiv unterschätzt. Man hat immer das Gefühl, wenn man im Auto sitzt, dass die Autos davor und dahinter der Durchgangsverkehr seien, Fremde, die kommen. Dabei sind es die Nachbarn.

Wenn wir jetzt die Wirkung dieser Strasse anschauen, dann können wir auch feststellen: Diese Strasse, diese Umfahrungsstrasse wird einfach Mehrverkehr erzeugen. Nichts wirkt so attraktiv wie eine Beschleunigung. Wird der Weg kürzer, weil man schneller vorankommt, dann wird es attraktiver, länger unterwegs zu

sein. Die Fahrzeiten – auch da können wir in die Statistik hineingehen –, haben in den letzten 100 Jahren nicht zugenommen. Was aber zugenommen hat, sind die Distanzen; die Distanzen, die wir zurücklegen, weil wir schneller unterwegs sind. Machen wir es also schneller, durch diese Dörfer zu kommen, wird der einzige Effekt sein, dass mehr Leute unterwegs sind, weil sie weiter weg wohnen können und weil sie immer noch gleich lang unterwegs sind, aber weiter fahren können. Also wird das auch da nicht viel bringen. Dieser Mehrverkehr wird das Siedlungswachstum anregen und steigende Wohnpreise bewirken, vor allem im Aargau. Davon können dann diese Gemeinden mit den Grundstücksgewinnsteuern profitieren, nicht so aber der Kanton Zürich, der die Last tragen darf.

Auf der Umweltseite können wir auch feststellen, dass mit dieser Strasse geschützte Lebensräume massiv beeinträchtigt werden. Und wenn jetzt Hans Egli hier kommt und sagt «Ja, das wird mit 2 Millionen kompensiert», dann ist das eigentlich ein Unsinn. Das kann nicht die Lösung sein. Wenn wir die Biodiversität erhalten möchten und den Rückgang des Artensterbens stoppen wollen, kann nicht die Lösung sein, dass wir die Lebensräume zerstören und dann am Schluss noch irgendwie versuchen, etwas mit viel Geld zu reparieren. Wir müssen diese Räume, diese Werte, die wir haben, erhalten und schützen. Also sachlich ist die Situation bei dieser Strasse ganz klar: Es gibt eigentlich nur ein Nein.

Wenn wir aber jetzt die Verkehrspolitik betrachten, stellen wir natürlich fest: Sachliche Argumente spielen bei der Verkehrspolitik praktisch nie eine Rolle. Sachpolitik ist egal. Wir können auch eine Budgetdebatte haben – die hatten wir hier vor einem Monat –, da wird nur gejammert: Wir müssen sparen, wir dürfen nicht so viel Geld ausgeben. Wenn es um Strassen geht, spielt das alles keine Rolle. Kosten-Nutzenverhältnis? Egal, es geht um Strassen, wir müssen bauen. Kulturlandverlust wird beklagt und bejammert und es wird gesagt «Wir müssen unsere Böden schützen, wir brauchen sie, um die Schweiz zu ernähren», aber wenn das Land für Strassen draufgeht, ist es egal. Artenschutz ist dann ein Lippenbekenntnis. Wenn es für Strassen draufgeht, dann ist es halt ein Kollateralschaden, vielleicht können wir ein bisschen etwas reparieren. Das ist die Politik, wie die Verkehrspolitik funktioniert. Wir haben alle – oder zumindest die Mehrheit im Rat – das Gefühl, Gelder dafür seien beliebig vorhanden. Ob es nun darum geht, für 700 Millionen Franken 700 Meter Strassen zu bauen und dafür dann noch die Umfahrung Eglisau und eine Brücke für Calatrava (*Santiago Calatrava, schweizerisch-spanischer Architekt und Bauingenieur*) in Grüningen zu bauen, es spielt keine Rolle, Verkehrspolitik heisst: Wir geben einfach Geld aus, sparen können wir woanders. Die richtige Lösung für all diese Probleme haben der Schweizer Verband der Verkehrsingenieure und der Verkehrsplaner ausgearbeitet, wir müssen sie nur umsetzen. Sie haben ganz klar gesagt: Wir müssen den Raum in den Gemeinden wieder zurückbekommen, generell soll im Siedlungsgebiet Tempo 30 gelten. Dort, wo es Strassen gibt, wo man schneller fahren kann, wo es keine Belastungen hat, dort darf schnell gefahren werden, aber sonst Tempo 30. Dann haben wir einen sicheren Schulweg, dann wird es auch nicht attraktiv, möglichst weit weg zu wohnen, weil man möglichst schnell unterwegs ist. Und

so erreichen wir unsere raumplanerischen Ziele, unsere verkehrspolitischen Ziele und unsere umweltpolitischen Ziele – nicht mit dieser Strasse.

Jetzt bestimmen wir nochmals über diese Strasse, weil wir einen Nachtragskredit zu beschliessen haben. Wir sind dankbar und finden es richtig, dass die Regierung mit dem Nachtragskredit gekommen ist und nicht dann einfach – wenn wir jetzt das Tempo der Baudirektion bei anderen Projekten nehmen – in 25 bis 30 Jahren kommt und sagt «Es war halt ein bisschen teurer, wir wissen halt nicht mehr so genau, warum». Hier beschliessen wir also im Wissen, dass es teurer wird, wir beschliessen über diesen Nachtragskredit. Und wäre es nur ein Beschluss des Kantonsrates, würden wir hier, obwohl der Kantonsrat Ja gesagt hat, bei unserem Nein bleiben. Aber wir haben hier eine Volksabstimmung, und diese Volksabstimmung werden wir in dem Sinne akzeptieren, indem wir nicht Nein sagen, sondern uns mit einer Ausnahme enthalten werden. Zustimmung können wir dieser Strasse nicht. Der Grünliberalen Partei ist Sachpolitik wichtig, aber mit der Enthaltung können wir den Volkswillen und dieses Abstimmungsergebnis vor sieben Jahren akzeptieren. Und dann kommt diese Strasse zu unserem Leidwesen, aber zumindest hoffen wir, dass für die Zukunft auch auf der anderen Seite ein Umdenken einsetzt und Sachpolitik wichtig ist – und nicht nur einfach Strassen gebaut werden müssen, koste es, was es wolle.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Wir sprechen hier über einen wichtigen Schritt in die Zukunft für die Betroffenen. Dieses Projekt hat eine unglaublich lange Geschichte. Leider ist das bei uns üblich, nicht nur bei Strassenprojekten. Die Mehrkosten sind vor allem den zahlreichen Verzögerungen geschuldet. Ich stimme Thomas Schweizer zu, es gibt neue Erkenntnisse: Der Verkehr hat weiter zugenommen. Der Neuverkehr kommt aber nicht von der neuen Strasse, sondern von den stark gestiegenen Bevölkerungszahlen und den zusätzlichen neuen Arbeitsplätzen im Kanton Zürich und auch im angrenzenden Aargau.

Zu Theres Agosti möchte ich sagen, dass gerade die gestiegenen Neuzulassungen ein Argument für die Zustimmung zu diesem Projekt sind. Die neuen Verkehrsmodelle werden ebenfalls eher zu Mehrverkehr führen, denn dann ist es unerlässlich, dass die Infrastruktur den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft gerecht wird, sowohl den Bedürfnissen nach akzeptabler Wohnqualität wie auch dem Mobilitätsbedürfnis.

Und zu Thomas Wirth: Es ist nicht allein die Anzahl Fahrzeuge entscheidend, wie die Belastung für eine Gemeinde ist, sondern auch die Art der Fahrzeuge und der zur Verfügung stehende Strassenraum. Letzterer ist gerade in diesen Gemeinden begrenzt und führt entsprechend zu einem Sicherheitsrisiko. Wir sind heute nicht schneller unterwegs als früher, diese Behauptung ist falsch. Wir haben überall die Geschwindigkeiten gesenkt und die Staubelastung dämmt die Geschwindigkeit ebenfalls ein. Es sind die neuen Lebensformen, die zu grösseren Distanzen pro Fahrt führen, und nicht die höhere Geschwindigkeit.

Für die betroffenen Gemeinden geht es hier um eine Schicksalsfrage. Das hat auch die Bevölkerung im Kanton Zürich so gesehen und deshalb im September 2012 ein deutliches Ja in die Urne gelegt. Dass sich die Grüne Partei jedoch nicht um

einen klaren Volksentscheid schert, verwundert mich hier nicht. Dieses Projekt wird eine klare Aufwertung für die Dörfer geben, mit attraktiven Dorfzentren und auch mit Kompensationsmassnahmen durch die Aufwertungen im Flachmoor. Die Sicherheit für die 1000 Schulkinder, die dort unterwegs sind, wird erhöht. Es wird auch eine Entlastung entstehen. Die Projekte zur Gestaltung der Dorfkerne sind überzeugend und sie werden entsprechend Wirkung zeigen. Insbesondere wird der gefährliche Schwerverkehr zu grossen Teilen oder fast gänzlich aus den Dorfkerne entfernt werden. Und auch der ÖV wird profitieren, da die Buslinien endlich wieder ihren Fahrplan einhalten können. Und nicht zuletzt ist es auch ein Beitrag an den Lärmschutz. Aber auch hier zeigt sich wieder einmal deutlich, dass Lärmschutz nicht wirklich ernst genommen wird, sondern nur dazu dienen soll, überall Tempo-30-Zonen einzuführen.

Für mich ist das Projekt überzeugend. Der Mehrkredit ist gerechtfertigt, ist der Verzögerung geschuldet, deshalb sagt die FDP klar Ja zu diesem Projekt.

Josef Widler (CVP, Zürich): Die CVP hat seit 2012 diese Autobahnzubringer unterstützt. Mit diesem Zusatzkredit wird endlich ein begonnenes Werk zu Ende geführt und der Volkswille erfüllt; doch immerhin fast 63 Prozent der Stimmbürger haben zugestimmt. Ein Marschhalt auf halber Strecke, wie ihn jetzt die GLP verlangt, führt zu keiner Verbesserung der Lage. Er mutet den Betroffenen einfach zu, den Durchgangsverkehr bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag zu erdulden. Er unterstellt im Übrigen den betroffenen Gemeindevertretern, sie seien nicht in der Lage, die Folgen einer Umfahrung abzuschätzen und den Wert für ihre Gemeinden zu beziffern. Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs und des Schwerverkehrs auf den Autobahnzubringer wird die Lebensqualität in Obfelden und in Ottenbach verbessern und die Sicherheit auch der Schulkinder stark erhöhen. Vielleicht wird auch der Velofahrer die 300 Meter fahren, um die Gipfeli zu kaufen, wenn es weniger Lastwagen hat auf dieser Strasse. Mit der Umsetzung des begonnenen Projektes wird endlich der Volkswille umgesetzt, und Obfelden und Ottenbach bekommen das, was man ihnen versprochen hat, eine Entlastung vom Durchgangsverkehr.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Sehr geehrter Kantonsratspräsident, geschätzter Herr Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*), werte Kolleginnen und Kollegen, liebe Landsleute aus dem schönen Säuliamt, der Südseite unseres Kantons, finanzielle Mittel zu bewilligen gehört zu unseren Aufgaben, was in der Regel viel mit Interessenvertretung und wenig mit Respekt zu tun hat. Doch bei diesem Zusatzkredit ist das anders, denn worüber wir heute reden, gehört in die Rubrik «Volksentscheide achten».

Und um Respekt geht es, weil bereits Jahre vergangen sind, seit den Direktbetroffenen versprochen wurde, die Missstände in ihren Dörfern zu bekämpfen. Um Respekt, weil die Obfeldner Bevölkerung noch immer Angst um ihre Schulkinder hat, weil diese jeden Tag – Wochenende ausgenommen – der Gefahr Tausender Autos und Lastwagen ausgesetzt sind. Diese Ängste müssen wir ernst nehmen, zumal sie in einer Online-Umfrage im letzten Jahr wieder bestätigt wurden.

Ernst nehmen müssen wir auch, dass in Ottenbach eine ähnliche Stimmung herrscht. Denn die grosse Mehrheit erwartet, dass endlich eingehalten wird, was beim seinerzeitigen Bau der A4 zugesagt wurde. Der Bevölkerung von Ottenbach wurde nämlich versprochen, dass ihr Dorfzentrum vom massiven Durchgangsverkehr entlastet wird. Und wie sehnsüchtig man auf die Einlösung dieses Versprechens wartet, zeigt die ebenfalls im letzten Jahr durchgeführte Abstimmung über einen Projektierungskredit für die Neugestaltung des Dorfplatzes. Denn dieser wurde mit beinahe nordkoreanisch anmutenden 111 zu 1 Stimmen angenommen. Während es für die rund tausend Schülerinnen und Schüler primär um einen sicheren Schulweg geht, möchten die Erwachsenen einfach nicht länger in Postautos sitzen, die im Stau stecken und daher den Fahrplan nicht einhalten können. Wie wohl jeder und jede hier im Saal weiss, hängt die Attraktivität des ÖV in hohem Masse davon ab, ob Anschlussverbindungen gewährleistet sind. Verspätungen durch höhere Macht nimmt man in Kauf, aber vermeidbare nicht. Und vermeidbar heisst in diesem Fall: Endlich die Erstellung des A4-Zubringers realisieren, Strassen in betroffenen Dörfern abklassieren und notwendige Verkehrsberuhigungen ermöglichen.

Mit Respekt zu tun hat auch eine ehrliche Informationspolitik. Daher möchte ich Folgendes festhalten: Die Höhe des Zusatzkredites, über den wir heute abstimmen, ist – nett gesagt – leicht irreführend. Über das Unvorhergesehene haben wir schon gesprochen, aber dieser Kredit wird gemäss Weisung auch als Vorfinanzierung für Werkleitungen benötigt. Ein grosser Teil davon wird später durch die Werksbetreiber zurückbezahlt. Die effektiven Zusatzkosten belaufen sich somit auf gut 12 Millionen Franken. Kurz und gut: Nur wer von effektiven Kosten spricht, präsentiert korrekte Zahlen.

Korrekt ist auch, dass wir die Kosten für den Naturschutz übernehmen müssen. Es gehört inzwischen zu den Selbstverständlichkeiten unserer Demokratie – und da steht die EVP 100 Prozent dahinter –, dass gerade bei Bauten, die Kulturland beanspruchen und die am Rande von sensiblen Naturschutzgebieten entlangführen, grosse Sorgfalt in der Planung angewendet wird. Eine der Folgen davon sind die Entsorgung von Altlasten und die Aufwertung des Flachmoors Bibelaas mit fast 6 Millionen Franken. Das ist wichtig und richtig und aus ökologischer Sicht in jedem Fall zu begrüssen.

Mit 76 beziehungsweise 87 Prozent Zustimmung in den Gemeinden Ottenbach und Obfelden war der damalige Volksentscheid zur Entlastung ihrer Dörfer auch ein deutliches Zeichen für ökologisches Denken und Handeln, denn die Aufwertungsmassnahmen waren von Anfang an Teil des Projekts. Wenn wir die üble Gewohnheit annehmen, bei jedem Zusatzkredit argumentativ bei Adam und Eva zu beginnen, machen wir uns unglaublich und produzieren laufend neue demokratiepolitische Sündenfälle.

Dieser Zusatzkredit braucht auch aus solidarischen Gründen unsere Zustimmung. Es gibt im ganzen Kanton Verkehrs-Brennpunkte, bei denen dann umgekehrt die Stimmen aus dem Knonaueramt nötig sein werden.

Es wurde gesagt, letztlich ist es ein Abwägen zwischen demokratiepolitisch eindeutig gefällten Volksentscheiden und der Neugestaltung unserer Verkehrspolitik. Ich bin damit einverstanden, dass dort ein Marschhalt nötig ist, aber er darf nicht auf Kosten von längst zugesagten Versprechen erfolgen. Es geht jetzt darum, den rechtmässigen Zustand wieder so herzustellen, wie er vor der Autobahn-Eröffnung geherrscht hat. In den ÖV investieren ist gut und richtig, lohnt sich aber nur, wenn dieser fließen kann. Es nützt niemandem etwas, wenn man im Viertelstundentakt im Stau steht.

Bezüglich der Entlastung in den Dörfern, wie hoch diese sein wird, kann jetzt noch nicht genau gesagt werden. Was aber klar ist: Effektive Massnahmen können dann ergriffen werden, wenn die Strassen abklassiert werden und dort die Gemeinden dann endlich die Kompetenz und die Möglichkeit haben, flankierende Massnahmen umzusetzen.

Jetzt den Zusatzkredit abzulehnen, der erst wegen der grossen Verzögerungen nötig geworden ist, ist zynisch und gleicht einer unfairen Hintertürchen-Politik.

Aus Respekt vor dem deutlichen Wählerwillen, der Sicherheit von vielen Schulkindern, der Stärkung des ÖV und der generellen Verbesserung der Lebensqualität der betroffenen Dorfbewohnerinnen und -bewohner wird die EVP diesem Nachtragskredit zustimmen und auch bei der Ausgabenbremse nicht mit Enthaltung kneifen.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Bei diesem Autobahnzubringer steckt der Wurm drin. Unzählige Einsprachen, fünf Beschwerden, wovon eine Lärmbeschwerde noch beim Regierungsrat hängig ist, soviel ich weiss, und auch die Enteignungsverfahren sind noch nicht abgeschlossen. Bereits vor acht Jahren hat die Alternative Liste Nein zum Objektkredit für den Autobahnzubringer gesagt und hat damals, soweit ich mich erinnere, auch das Behördenreferendum unterstützt. Dies einerseits, weil das Strassenbauprojekt einen Teil eines schönen Flachmoors zerstört, andererseits aber auch, weil das Kosten-Nutzen-Verhältnis bereits damals schlecht war. Das hat sich in den vergangenen acht Jahren nicht geändert. Das Kosten-Nutzenverhältnis verschlechtert sich mit dem Zusatzkredit zusätzlich. Weiter – darauf haben schon einige Vorrednerinnen und Vorredner hingewiesen, ich möchte auf Thomas Schweizer und Thomas Wirth hinweisen – ist die Entlastungswirkung für einzelne Strassenabschnitte in Obfelden und Ottenbach gemäss neusten Zahlen nur gering. Hinzu kommt, dass neue Strassen unweigerlich mehr Verkehr generieren.

Die Alternative Liste unterstützt den Nichteintretensantrag der Grünen und wird auch dem Zusatzkredit nicht zustimmen.

Ronald Alder (GLP, Ottenbach): Heute spreche ich zu Ihnen als Gemeinderat von Ottenbach im Namen der Mehrheit der Bevölkerung von Obfelden und Ottenbach. Aus unserer Sicht gibt es mehrere Gründe, den Zusatzkredit zu genehmigen. Das Erste ist das Demokratiepolitische: Der Volksentscheid ist gefällt und muss umgesetzt werden. Er darf nicht von uns Volksvertretern umgestossen werden. Das

Volk hat entsprechend entschieden. Das war bereits – es wurde heute schon erwähnt – vor acht Jahren. Im September 2012, vor acht Jahren, wurde mit 63 Prozent dem Kredit zugestimmt. Sämtliche Gemeinden des Kantons nahmen den A4-Zubringer an, einzig drei Stadtzürcher Zählkreise lehnten die Vorlage ab. Im Bezirk Affoltern betrug die Zustimmung rund 70 Prozent, in den Gemeinden Ottenbach und Obfelden lag die Zustimmungsrunde bei 80 Prozent und darüber. Der Entscheid wurde schliesslich auch gerichtlich überprüft, inklusive Bundesgericht. Mit dem Bau der Autobahn A4 wurde der Säuliämter Bevölkerung versprochen, dass ihre Dörfer vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Mittlerweile ist dies bei allen Tatsache, ausser bei Obfelden und Ottenbach. Auch in Hedingen, wo Kantonsrat Thomas Schweizer wohnt, fand die entsprechende Entlastung statt. Der Bevölkerung von Obfelden und Ottenbach wurde versprochen, dass sie ebenfalls vom Durchgangsverkehr entlastet werde. Eigentlich war ursprünglich geplant, dass der Autobahnzubringer zusammen mit der Autobahn gebaut und eröffnet wird. Dies hatte bestimmt auch einen Einfluss auf das Abstimmungsergebnis zur Autobahn. Die Bevölkerung von Obfelden und Ottenbach hat also Anspruch auf die versprochene Entlastung und damit auf ein Ja zum Zusatzkredit. Es gibt ordnungspolitische Gründe, dieser Vorlage zuzustimmen. Der Antrag für den Zusatzkredit ist verwaltungsrechtlich richtig und soll deswegen nicht abgestraft werden. Das wurde hier auch schon erwähnt: Andere Bauprojekte wären einfach gebaut worden und wir hätten im Nachhinein vielleicht dann noch einen Nachtragskredit gesprochen.

Zu den ökologischen Massnahmen: Es ist so, der öffentliche Verkehr steht in diesen beiden Dörfern im Stau. Die Postautolinien stehen zu Stosszeiten im Stau und haben einen unregelmässigen Betrieb. Das steht dann jeweils auf den Anzeigen «Wir entschuldigen uns für den unregelmässigen Betrieb». Anschlüsse werden nicht garantiert. Der Autobahnzubringer wird den öffentlichen Verkehr stärken. Er ist auch wichtig, um dem öffentlichen Verkehr die notwendige Priorität zu geben. Die Bautätigkeit im Kanton Aargau ist ungebrochen, Autobahnzubringer hin oder her. Die Automassen bewegen sich auf die beiden Dörfer zu, unabhängig davon, ob es jetzt den Autobahnzubringer gibt oder nicht. Es ist mit massivem Zusatzverkehr aufgrund der Bautätigkeit im Kanton Aargau zu rechnen, darum müssen diese beiden Dörfer entlastet werden. Zudem werden mehrere Millionen auch in Umweltmassnahmen investiert, insbesondere auch in die Altlastensanierung. Ich möchte Sie daran erinnern, dass das Flachmoor Bibelaas früher auch schon mal eine Deponie war. Da mussten also Altlasten entsorgt werden. Zudem werden etliche Vernetzungskorridore geschaffen, das Gebiet wird also ökologisch aufgewertet.

Zur Lebensqualität der beiden Dörfer: Sie haben es gehört, man plant seit Jahrzehnten. In Ottenbach sind es beinahe 50 Jahre, seit man die Planung vorantreibt, mit Workshops und so weiter und so fort, und zusammen mit der Bevölkerung schaut, wie man das Dorf aufwerten, attraktiver machen kann. Die beiden Dörfer sind auf diese Umfahrung, diesen Autobahnzubringer angewiesen, um die entsprechenden vorgesehenen Massnahmen umsetzen und die Dorfattraktivität für die Bewohner und das Gewerbe steigern zu können. Und besonders wichtig: Es

gehört sich einfach auch in diesen beiden Dörfern, dass die Schulwege endlich sicherer gemacht werden. Und last but not least finanzpolitisch: Es wurden bereits Millionen von Bund, Kanton und Gemeinden in dieses Projekt investiert. Das wäre alles verloren, wenn Sie heute dem Zusatzkredit nicht zustimmen. Aus all diesen Gründen appelliere ich an Sie, den Zusatzkredit zu genehmigen.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas): Diese heute geführte Diskussion, welche sich erneut als Grundsatzdebatte im Kreis dreht, erachte ich als Affront gegenüber dem Zürcher Stimmbürger, den betroffenen Regionen und insbesondere den Gemeinden Obfelden und Ottenbach. Seit Jahren warten diese geduldig und vertrauensvoll auf das Fortschreiten der Umsetzung in dieser Sache und respektierten ebenso geduldig das Verfahren eines demokratischen Entscheides. Zudem haben die Gemeinden bereits aufgrund des Volksentscheids flankierende Massnahmen geplant und teilweise umgesetzt. Nun endlich, nach gut zehn Jahren – oder noch viel länger, wenn wir die Planungen miteinbeziehen würde – könnte mit dem Bau begonnen werden. Effektive Mehraufwendungen von 5,36 Millionen Franken führen nun dazu, dass der Regierungsrat beim Kantonsrat diesen Zusatzkredit beantragen muss, eigentlich eine reine Form- und Normsache. Es geht nämlich de facto nicht um 14,88 Millionen Franken Mehrkosten, sondern um einen Zusatzkredit in dieser Höhe. Dieser Kredit setzt sich – wir haben es bereits gehört – aus diesen 5,36 Millionen effektiven Mehrkosten, den 6,8 Millionen für Unvorhergesehenes und den rund 2,72 Millionen Franken für Werkleitungen zusammen. Diese sind aber absolut kostenneutral und werden ja von den jeweiligen Landeigentümern getragen. Es geht hier also um die Abnahme eines sachlich begründeten und fundiert geprüften Zusatzkredits und nicht um eine erneute Grundsatzdebatte über das Wollen oder Nichtwollen eines Autobahn- beziehungsweise Strassenbauprojektes. Der Souverän hat längst entschieden. Was Sie hier von links-grüner Seite tun, ist eine Missachtung, ja, meiner Meinung nach sogar einer Verachtung des demokratisch geführten Prozesses und Rechtes. Wenn ein Prozess also korrekt geführt wird, also der Zusatzkredit vor Baubeginn abgeholt wird, ist es mehr als daneben, diese formale Hürde mit einer Grundsatzdebatte sprengen zu wollen, zumal die Mehrkosten ja ironischerweise nur aufgrund der langen Verfahrenszeit überhaupt entstanden sind.

Der Volkswille muss nun endlich umgesetzt werden. Ich bitte Sie, diesen Kredit gutzuheissen, damit der Bau begonnen und der Volksentscheid nun endlich, endlich umgesetzt werden kann, wie Sie es übrigens, liebe Kolleginnen und Kollegen von links-grüner Seite bei jedem ÖV-Projekt auch tun würden. Besten Dank.

Ariane Moser (FDP, Bonstetten): Dieses Projekt ist kein Schnellschuss. Jahrzehntlang wurde diskutiert, es wurden unzählige Studien erstellt, verschiedene Linienerführungen evaluiert. Der Autobahnzubringer ist ein wesentlicher Teil der flankierenden Massnahmen zur Autobahn A4 im Knonauseramt und wurde der Bevölkerung versprochen. Am meisten profitieren sollen von diesem Autobahnzubringer die 1000 Schulkinder, die einen sicheren Schulweg zurückerhalten. Die Zahl der Fahrzeuge, die durch die Gemeinden Obfelden und Ottenbach fahren, haben

wir gehört. Ja, Thomas Schweizer, es gibt verschiedene Gründe, weshalb man davon ausgehen muss, dass der Verkehr weiter zunehmen wird, auch aus dem Aargau. Umso sarkastischer das Begehren, auf diese Umfahrung zu verzichten. Die beiden Dörfer werden vom Durchgangs- und vom Schwerverkehr entlastet und erhalten ein Stück Lebensqualität zurück. Die beiden Gemeinden haben denn auch nach dem positiven Volksentscheid bereits hohe Beträge in ihre zukünftige Dorfgestaltung investiert. Dies im Vertrauen auf die Verlässlichkeit von Volksentscheiden.

Mit der Entlastung der Dorfzentren erhält der öffentliche Verkehr endlich wieder Priorität statt im Stau stecken zu bleiben. Auch ein Viertelstundentakt nützt nichts, wenn der Bus den Zuganschluss verpasst. Im Bereich der sensiblen Reuss-Landschaft werden umfassende Umweltschutz- und Aufwertungsmassnahmen realisiert. Das Flachmoor Bibelaas wird aufgewertet, deshalb wird das Projekt auch von allen relevanten Umweltverbänden unterstützt.

Wir haben es gehört, die effektiven Mehrkosten betragen nur 5,4 Millionen Franken. Die zusätzlich in den Nachtragskredit gepackte Reserve von 6,8 Millionen Franken hätte eigentlich bereits ins Ursprungsprojekt gehört und wird nicht zwingend beansprucht. Die 2,7 Millionen Franken für Werkleitungsarbeiten sind ziemlich kostenneutral, da sie nach Abschluss der Arbeiten von den Werkeigentümern zurückerstattet werden. In der Volksabstimmung im September 2012 haben sich 63 Prozent der Zürcher Stimmberechtigten für die Umfahrung ausgesprochen. Die Zustimmung im Bezirk betrug, wie Ronald Alder bereits gesagt hat, rund 70 Prozent. In den beiden betroffenen Gemeinden sogar 76 respektive 87 Prozent. Jetzt nicht auf diese Vorlage eintreten zu wollen, heisst, einen demokratischen Mehrheitsentscheid mit Füßen zu treten. Alle in diesem Saal, die wollen, dass unsere Demokratie glaubwürdig bleibt, stimmen, erstens, jetzt dem Eintreten zu und stimmen danach ab und sagen Ja zum vorliegenden Zusatzkredit.

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg): Wir haben die Argumente gehört. Ich möchte noch zu Thomas Wirth oder der GLP sprechen: Ihr fordert an jeder Ecke Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Wo sollen denn diese Elektrofahrzeuge fahren? Auch Elektrofahrzeuge brauchen ein funktionierendes Strassennetz. Dann zu Thomas Schweizer: Ich stelle fest, du bist gegen einen sicheren Schulweg, du bist gegen mehr Lebensqualität in den betroffenen Gemeinden und du bist gegen einen funktionierenden ÖV. Denn auch der ÖV steckt im Stau. Und das Projekt ist nicht so umstritten, wie du behauptest. Dein Bezirk Affoltern hat mit über 70 Prozent dem Projekt zugestimmt, bei einer Stimmbeteiligung von über 50 Prozent. Wäre ich David Galeuchet, müsste ich dich konsequenterweise als Öko-Nationalisten betiteln, ich verzichte darauf (*Heiterkeit*).

Hans Finsler (SVP, Affoltern a. A.): Die wesentlichen Argumente sind von meinen Vorrednerinnen und Vorrednern, die für die Durchführung dieses Projektes und die Bewilligung des Zusatzkredits sprechen, genannt worden, ich möchte nicht weiter darauf eingehen oder sie gar wiederholen. Aber als Bewohner des Kantons Zürich, aus unmittelbarer Nachbarschaft von Ottenbach und Obfelden

kann ich aus eigener Wahrnehmung bestätigen, dass beide Gemeinden vom Strassenverkehr, der sich mitten in der Gemeinde kreuzt, durchschnitten werden und dass diese Durchkreuzung der Verkehrsträger auch den Strassenverkehr massiv behindert, und zwar nicht nur den individuellen privaten, sondern auch den öffentlichen Verkehr, der in Ottenbach ebenfalls diese Kreuzung frequentiert und gerade frühmorgens, wenn es für anreisende Mitglieder dieses Rates kritisch sein mag, zu Verspätungen und verpassten Anschlüssen führen kann. Ich appelliere auch aus diesen Gründen an Sie, den Zusatzkredit zu bewilligen, und danke für die Aufmerksamkeit.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Zuhanden des Protokolls nehme ich noch einen kurzen Faktencheck vor: Frau Moser, Sie haben ausgesagt, die relevanten Umweltverbände stimmen dem Vorhaben zu. Das ist schlichtweg falsch. Ich spreche hier als Geschäftsleiter von Pro Natura Zürich, sie stimmt diesem Vorhaben nicht zu. Und ich spreche auch stellvertretend für den VCS Zürich (*Verkehrsclub der Schweiz*), der auch hier im Saal anwesend ist (*gemeint ist Gabi Petri, Geschäftsführerin des VCS*), er stimmt diesem Vorhaben auch nicht zu. Ich bitte Sie, das zur Kenntnis zu nehmen. Danke.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Vielleicht zum Schluss noch kurz ein Nagel von unserer Seite: Wir haben jetzt oft in den letzten Tagen aus aktuellem Anlass immer wieder von Solidarität gehört, wenn es um das Rosengartenquartier (*Volksabstimmung am 9. Februar*) geht. Der Kanton Zürich trägt solidarisch ein Milliardenverkehrsprojekt, ich persönlich hoffe, dass das so der Fall sein wird. Seien wir jetzt auch solidarisch mit dem Säuliamt und stimmen wir diesem Kredit zu. Wir hoffen natürlich, dass uns Obfelden und Ottenbach auch am 9. Februar 2020 beim Rosengarten unterstützen. Ich danke Ihnen.

Regierungsrat Martin Neukom: Herzlichen Dank für diese Debatte. Sie haben es gesagt, es geht um eine Krediterhöhung. Der ursprüngliche Kredit war 40 Millionen, jetzt ist er 55 Millionen Franken. Es wurde aber noch nicht viel dazu gesagt, warum es so viel teurer ist. Ein Teil davon sind unvorhergesehene Dinge, die man vorher noch nicht wusste, ein anderer Teil sind die Landpreise. Das ist eigentlich spannend, denn wegen des Ausbaus der A4 sind die Landpreise gestiegen. Das ist das, was immer passiert, wenn Verkehrsinfrastruktur ausgebaut wird: Die Preise gehen nach oben. Das war bei der Glattalbahn so, das war bei der Limmattalbahn so. Und beim Autoverkehr, also, wenn man eine Autobahn baut, ist es offensichtlich auch so. Und weil diese Landpreise nun höher sind, kostet es den Kanton mehr, dieses Land zu erwerben, das man für die Strasse braucht. Das ist einer der Gründe, warum es jetzt plötzlich mehr kostet.

Bezüglich der Volksabstimmung, die 2012 stattgefunden hat, gibt es eigentlich nur eine relevante Frage, nämlich: Hätte die Stimmbevölkerung auch zugestimmt, wenn sie gewusst hätte, dass es 40 Prozent mehr kostet, also 55 Millionen statt 40 Millionen Franken? Ich persönlich denke, die Stimmbevölkerung hätte wahr-

scheinlich auch dann diesem Kredit zugestimmt. Ich denke, daher kann man diesem Projekt und diesem Zusatzkredit auch zustimmen, wenn einen das Projekt selber nicht sonderlich überzeugt.

Die Gemeinden und die Anwohner, sie klagen über den Verkehr. Sie klagen über die mangelnde Schulwegsicherheit, über den Lärm und darüber, dass ihre Dorfzentren unattraktiv sind. Dafür habe ich sehr, sehr grosses Verständnis. Ich denke, der Verkehr hat einen sehr stark negativen Einfluss auf das Siedlungsgebiet. Was mich eher ein bisschen irritiert: Wenn ich die Debatte aktuell in den Medien und hier verfolge, habe ich das Gefühl, es gebe nur an zwei Orten im Zürich Verkehrsprobleme und der Verkehr beeinträchtigt die Siedlungsqualität, und das ist offensichtlich in Obfelden und Ottenbach und am Rosengarten. In Tat und Wahrheit ist es natürlich anders, und wir haben Hunderte Orte im ganzen Kanton mit sehr starker Verkehrsbelastung, wo der Verkehr Dorfzentren und Quartiere durchschneidet, Lärm produziert und die Schulwegsicherheit gefährdet. Es wird uns aber nicht möglich sein, alle diese Verkehrsprobleme zu lösen, indem wir Tunnels bauen und indem wir Umfahrungen bauen. In Zukunft werden wir für die Verkehrsprobleme wahrscheinlich andere Ansätze wählen müssen, schlichtweg, weil uns das Geld und die Zeit nicht reichen, wenn wir alle anderen Dorfzentren, die unter dem Verkehr leiden, ebenfalls entlasten wollen. Deshalb brauchen wir neue Ansätze. Nun zum Projekt eine kurze verkehrliche Würdigung: Es ist eine Tatsache – das wurde schon erwähnt –, dass ein Teil des Verkehrs natürlich hausgemacht ist, das ist logisch. Es ist aber darum umso wichtiger, dass man mit dieser Umfahrungsstrasse nachher die verkehrsberuhigenden Massnahmen in den Dorfzentren auch wirklich umsetzt. Und diese sind ja entsprechend geplant, deshalb gehe ich schon davon aus, dass sich auch für die Dorfzentren in Obfelden und Ottenbach eine Verbesserung ergeben wird.

Nun zurück zum Projekt: Daniel Sommer hat gesagt, die Kosten des Naturschutzes würden vom Projekt getragen. Das ist so nur halb korrekt. Natürlich macht man auch Aufwertung, aber man nennt das Ersatzmassnahmen. «Ersatzmassnahmen» heisst: Man baut an einen Ort eine Strasse, da gehen Naturwerte kaputt. Dann versucht man diese Naturwerte an einem anderen Ort zu kompensieren. Thomas Wirth hat es gesagt, häufig ist es natürlich nicht in der gleichen Qualität wie das, was man ursprünglich kaputtgemacht hat. Aber man versucht das Beste, wenn man der Ansicht ist, es sei eine Strasse zu bauen. Man versucht das Beste, um das zu kompensieren, was zerstört wird. Deshalb muss ich sagen: Wir haben hier trotzdem gute Projekte und können auch für die Natur einiges ausgleichen. Nun von unserer Seite und von Seiten des Tiefbauamtes stehen alle in den Startlöchern, um dieses Projekt zu realisieren. Ich danke dem Kantonsrat und auch dem Präsidium, dass Sie dieses Projekt zügig behandelt haben, auch, dass Sie es in der Kommission zügig behandelt haben, sodass wir doch noch irgendwann dazu kommen. Und im Namen des Regierungsrates beantrage ich Ihnen, diesem Kredit zuzustimmen. Danke.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Schweizer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 125 : 27 Stimmen (bei 21 Enthaltungen), auf die Vorlage 5529a einzutreten.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Dieter Kläy: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 43 Stimmen (bei 20 Enthaltungen), Ziffer I der Vorlage 5529a zuzustimmen und den Zusatzkredit zu genehmigen. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II.–IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.