

## **9. Objektkredit für die Radweglückenschliessung entlang der 339 Oetwiler-/Hombrechtikonstrasse zwischen den Gemeinden Hombrechtikon und Oetwil a. S.**

Antrag des Regierungsrates vom 15. März 2024 und Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 2. Juli 2024

Vorlage 5894 (*Ausgabenbremse*)

*Ratspräsident Jürg Sulser:* Wir haben freie Debatte beschlossen. Römisch I untersteht der Ausgabenbremse.

*Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Bei den nächsten drei Geschäften geht es immer um das Gleiche; es geht um Finanzmittel für Radweglückenschliessungen. Bei den ersten beiden Vorlagen geht es um einen Objektkredit, bei der dritten um einen Zusatzkredit.

Das Schliessen von Radweglücken gehört zu den Massnahmen, um die Bedingungen für den Veloverkehr im Kanton Zürich zu verbessern. Der Kanton Zürich verfügt ja bekanntlich über ein Radwegkonzept und einen kantonalen Velonetzplan. Gemäss dem von der Fachstelle Veloverkehr im Amt für Mobilität im Rahmen des kantonalen Velo-Förderprogramms, gemeinsam mit dem kantonalen Tiefbauamt und der Kantonspolizei erarbeiteten Standards für den Veloverkehr ist es ein übergeordnetes, ein äusserst zentrales Ziel, die Schwachstellen im Velowegnetz gemäss kantonalem Velonetzplan möglichst rasch zu beheben. Diese Schwachstellen werden mittels Radweglückenschliessungen entsprechend im Bauprogramm der Staatsstrassen abgebildet. Soweit die allgemeinen Informationen. Kommen wir zur ersten Vorlage, zur Vorlage 5894.

Dabei handelt es sich um einen Objektkredit zur Schliessung der Radweglücke zwischen Hombrechtikon und Oetwil am See. Die Kommission für Planung und Bau hat die Vorlage der Regierung an vier Sitzungen beraten, und wir danken der wie immer professionellen Aufbereitung der Unterlagen und der Fragenbeantwortung seitens der Verwaltung. Die Radweglückenschliessung, von der hier die Rede ist, entspricht der Massnahmennummer 0634 im Fahrradnetzplan von 2016. Die KPB beantragt dem Kantonsrat einstimmig, den Objektkredit in der Höhe von 5,26 Millionen Franken für die Schliessung des Radweges zwischen den Gemeinden Hombrechtikon und Oetwil am See zu genehmigen. Mit der Realisierung dieser Radweglücke auf einer Strecke von rund 3 Kilometern soll 2026 begonnen werden. Auch wenn die KPB sich einstimmig hinter den Objektkredit stellt, bedeutet das nicht, dass in den Sitzungen nicht etliche, teils auch etwas kritische Fragen gestellt worden wären. Die Fragen betreffen die Beanspruchung von Kulturland sowie entsprechende Kompensationsmassnahmen von Fruchtfolgeflächen und die Tatsache, dass noch eine Reihe von Einsprachen zu vergegenwärtigen sind. Die Einsprachen erwachsen offenbar aus ganz verschiedenen Gründen: Realersatz, Preis für den Landerwerb, Naturschutz – um nur einige zu nennen. Ein

etwas umfassender Fragenkatalog bezog sich auch auf die Routenplanung, und die KPB konnte nach Kenntnisnahme der Varianten befriedigt feststellen, das mit der gewählten Bestvariante vor allem der Sicherheitsaspekt für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden konnte.

Im Namen der KPB empfehle ich einstimmig Zustimmung zum Objektkredit. Besten Dank.

*Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon):* Die SVP wird dem Objektkredit für die Radweglückenschliessung zwischen Hombrechtikon und Oetwil am See zustimmen.

Erlauben Sie mir als Hombrechtikoner einige Bemerkungen. Ich kenne diese Strecke bestens, ich bin an dieser Strasse aufgewachsen, habe über 20 Jahre dort gelebt und fahre auch heute noch täglich auf dieser Strecke. In der Tat hat es heute auf dieser Verbindung für Radfahrende ungemütliche Stellen. Auf der Strecke gilt mehrheitlich Tempo 80 und sie ist mit einigen scharfen Kurven für Radfahrer sehr unübersichtlich. Diese Situation wird mit dem Projekt entschärft. Insbesondere für Kinder und Jugendliche, die sich heute schon auf diesem Abschnitt bewegen, wird sich die Situation stark verbessern.

Generell ist die Strecke derzeit von Radfahrern nicht stark befahren. Dies hat möglicherweise mit der mangelnden Sicherheit zu tun. Ich kann mir aber nicht vorstellen, dass sich künftig grosse Massen auf diesem Radweg bewegen werden. Weshalb? Als Freizeitroute gibt es im Naherholungsgebiet rund um Hombrechtikon viel zu viele attraktivere und teils direktere Wege, um von A nach B zu kommen. Das Aufkommen an Personen, die das Velo als Alltagsroute nutzen, um damit beispielsweise zum Arbeitsplatz zu kommen, wird überschaubar bleiben. Ein Indiz hierfür ist sicher der öffentliche Verkehr; die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland, VZO, haben den Busbetrieb auf dieser Strecke mangels Nachfrage vor vielen Jahren bereits eingestellt, und wie ich höre, ist auch nicht geplant, diesen wieder einzuführen.

Bei einer staatlichen Summe von knapp 5,3 Millionen Franken für den Objektkredit für rund 3 Kilometer Fahrradweg stellt sich eigentlich die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis – aber eben nur eigentlich. Hier haben wir mit Paragraph 28a Strassengesetz eine gesetzliche Grundlage, die nicht primär ein akutes Bedürfnis stillt, sondern Bedürfnisse wecken soll. Dies ist natürlich sehr speziell in unserer Gesetzgebung, wenn beispielsweise ein neues Schulhaus gebaut wird, liegen hierfür eine Schulraumplanung, Prognosen für stark steigende Schülerzahlen und so weiter und so fort vor. Bei einem Radweg ist dies anders; Radweglücken werden zunächst geschlossen, und man geht dann davon aus, dass die neuen Wege danach auch befahren werden. Es ist der falsche Zeitpunkt, hier über diesen Meccano zu sinnieren, auch wenn ein solches Projekt mit einer so stolzen Kreditsumme in der Bevölkerung genau diese Fragen aufwirft.

Wie erwähnt, wird die SVP dem Objektkredit mit kritischem Unterton zustimmen. Ich im Speziellen freue mich aber, heute Abend mit guten Nachrichten nach Hombrechtikon zurückzukehren.

*Stephan Weber (FDP, Wetzikon):* Der Bau dieses Radweges macht Sinn, nicht zuletzt wegen des teilweisen kupierten Geländes und der dadurch unübersichtlichen und kurvigen Streckenabschnitte.

Bei diesem Kreditantrag ist für die FDP die Optimierung des Kulturlandverschleisses beim Bau von Radwegen im Zentrum gestanden. Die Aussage der Verwaltung, dass Radwege entlang der Hauptstrassen geführt werden und Alternativen im Bauprojekt nicht mehr geprüft werden, liess aufhorchen. Gerade bei diesem Projekt wäre es vor Willikon möglich gewesen, den Radweg auf bestehenden, direkteren Feldwegen zu führen. Da es für Velofahrer scheinbar nicht zumutbar ist, auf Kieswegen zu fahren, hätte man diese Feldwege asphaltieren müssen. Dies haben wir mit Stirnrunzeln zur Kenntnis genommen, aber die Kosten wären trotzdem deutlich tiefer gewesen. Was uns sehr erstaunt, ist, dass der Kulturlandverschleiss bei der Projektierung von Radwegen kein Gewicht hat. Es sollte eigentlich inzwischen bei allen angekommen sein, dass wir auch dem Kulturland Sorge tragen müssen. Wir erwarten von der Baudirektion, dass künftig in der Planung von Velowegen der Kulturlandverbrauch eine gewichtige Entscheidungsgrundlage bei der Streckenführung ist.

Die FDP stimmt der Kreditvorlage zu und wird auch künftige Projekte genau bezüglich des Kulturlandverbrauchs prüfen.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Nachdem die Klimadebatte vorhin 41 Wortmeldungen gebraucht hat, hoffe ich, dass wir hier rascher vorwärtskommen. Ich meinerseits werde, um Zeit zu sparen, gleich zu allen drei Radweg-Vorlagen sprechen.

Zuerst für die erste und die zweite Vorlage noch meine Interessenbindung: Ich bin Gemeinderat in der Gemeinde Hombrechtikon. Von diesem Angebot, was hier geschaffen wird, wird also die Bevölkerung in meinem Dorf, in meiner Gemeinde besonders stark profitieren.

Wir haben es vorhin schon von Tumasch gehört: Es gibt immer diese beiden Seiten; es gibt ein Angebot und es gibt die Nachfrage. Wenn man ein bisschen genauer hinschaut, ist es eigentlich klar, dass sie sich nicht nur gegenseitig bedingen, sondern dass zuallererst ein Angebot bestehen muss. Wer wusste schon, dass er unbedingt ein iPhone (*Smartphone*) haben musste, bevor es verkauft wurde? Erst seit es welche gibt, brauchen wir es. Das ist bei den Radwegen nicht anders. Wir brauchen eine attraktive, sichere Infrastruktur, dann wird es genutzt. Wenn wir die Lücken schliessen, bekommen wir ein Radwegnetz, das am Schluss, wenn es fertig ist – das wird leider noch viele Jahre dauern –, den ganzen Kanton abdeckt. Dann wird es immer attraktiver mit dem Fahrrad oder mit dem E-Bike unterwegs zu sein und von den Gesundheitsförderungen zu profitieren, auf dem Weg zur Arbeit oder auf dem Weg, um Einkäufe zu machen. Dieses Ziel verfolgen wir mit diesen drei Vorlagen. Damit kommen wir in dieser Sache einen kleinen Schritt weiter. Stimmen Sie also diesen drei Vorlagen zu.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen):* Ich spreche zu den beiden Radwegen um Grüningen und Hombrechtikon.

Wir genehmigen beide Objektkredite. Wir unterstützen den Ausbau der Radweginfrastruktur; jeder Abschnitt ist ein Mosaikstein für die Realisierung eines durchgehenden Radwegnetzes. Wir erwarten, dass der Ausbau weiterhin mit hoher Priorität an die Hand genommen wird und keine Kürzungen vorgenommen werden. Wir wünschen zudem, dass die vielen Netzlücken und Schwachstellen, die noch projektiert werden müssen, entsprechend den Bedürfnissen der Velofahrenden priorisiert werden. Genauso logisch wie Strassenprojekte priorisiert werden und sanierungsbedürftige Strassen zuerst darankommen, soll es auch eine Priorisierung bei den Radwegen und den vielen Schwachstellen geben. Es darf nicht sein, dass Radwege primär dort vorangetrieben werden, wo gleichzeitig eine Strassensanierung ansteht. Radwege sollen eine eigenständige Prioritätenliste erhalten. Die Synergien sollen selbstverständlich genutzt werden. Es gibt aber viele dringende Sicherheitsdefizite auf dem Radwegnetz, die mindestens genauso dringend zu sanieren sind wie Belagsanierungen auf der Strasse. Viele dieser Schwachstellen mit Sicherheitsdefiziten liegen innerorts. Hier soll ein Sanierungsprogramm aufgegleist werden, denn das Potenzial für höhere Radverkehrsanteile liegt vor allem innerorts. Der Verzicht auf die Benutzung des Velos wird oft mit mangelnder sicherer Infrastruktur begründet.

Noch eine Bemerkung zum Titel dieser Vorlagen: In beiden Fällen ist es eine Kombination von Strassensanierung, teilweise mit einer leichten Verbreiterung, neuem Deckbelag und so weiter. Von den 10,6 Millionen werden nur 59 Prozent für die Erstellung des Radwegs gebraucht, 41 Prozent für die Sanierung der Strasse. Auch beim zweiten Radweg, Hombrechtikon–Grünigen, werden 21 Prozent für die Strassensanierung aufgewendet. In den Details zum Objektkredit ist der Betrag zwar korrekt aufgeschlüsselt, der Titel macht aber glauben, dass wir hier nur über Radwege abstimmen. Ich würde also beliebt machen, wenn mehr als 20 Prozent für Strassensanierungsarbeiten ausgegeben werden, soll das so auch im Titel erscheinen. Besten Dank.

*Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch):* Der Kanton Zürich verfügt seit einigen Jahren über einen strategischen Velonetzplan. Damit nicht nur Freizeitvelofahrer, sondern auch Alltagsvelofahrer vermehrt und sicher mit dem Fahrrad unterwegs sein können, sollen die Velowege ausgebaut werden. An der Oetwiler-/Hombrechtikerstrasse besteht eine Radweglücke, die nun geschlossen werden soll. Geplant sind unter anderem ein Neubau eines Rad-Geh-Weges, da auch die Sicherheit der Fussgänger erhöht werden soll, Anpassung der bestehenden Fahrbahn und der Strassenentwässerung und die Instandsetzung der privaten und öffentlichen Grundstücke im Projektperimeter.

Das Projekt wurde uns in mehreren Sitzungen in der KPB vorgestellt, und alle offenen wie auch kritischen Fragen, Stichwort «Verschleiss Kulturland», wurden zu unserer Zufriedenheit beantwortet. Die Mitte stimmt dem Objektkredit von 5,26 Millionen für die Radweglückenschliessung entlang der Oetwiler-/Hombrechtikerstrasse in den Gemeinden Hombrechtikon und Oetwil am See zu. Vielen Dank.

*Regierungsrat Martin Neukom:* Ich werde des Öfteren gefragt, warum wir jetzt gerade an dieser Stelle oder an jener Stelle im Kanton einen neuen Velowege bauen. Vielleicht zuerst zum Grundprinzip: 2018, das habe ich vorhin schon erwähnt, hat die Stimmbevölkerung das neue Veloweggesetz angenommen auf Bundesebene, und dieses Veloweggesetz verpflichtet die Kantone zur Planung eines Velonetzes. Das hat der Kanton Zürich gemacht. Relevant ist, nach welchen Kriterien dieses Velonetz aufgebaut sein soll. Es soll zusammenhängend, durchgehend sicher und attraktiv sein. Der Kanton Zürich hat dies schon vor dem Veloweggesetz umgesetzt, nämlich mit dem Velonetzplan, der damals die Volkswirtschaftsdirektion erarbeitet hatte. Der Regierungsrat hat es umgesetzt, jetzt ist es in den regionalen Richtplänen abgebildet und somit behördenverbindlich. Diese Anforderungen des Gesetzes sind also im Kanton Zürich bereits umgesetzt. Nach diesem Gesetz besteht nun das Ziel, dass wir dieses gesamte Velonetz – es ist ziemlich gross – bis 2042 umsetzen, das heisst, wir haben bereits definiert, wo die Linienführungen dieser einzelnen Radwege sind. Wenn wir davon abweichen wollten, dann müssten wir zuerst die regionalen Richtpläne anpassen – das als wichtiger Punkt. Wir sind in den einzelnen Projekten nicht mehr frei, genau zu wählen, wo der Radweg durchgehen soll. Das ist eben ein wichtiger Planungsgrundsatz.

Und der zweite Punkt: Bis jetzt war es so, dass wir gesagt haben, wir bauen den Fahrradweg dann, wenn wir die Strasse sowieso sanieren müssen. Warum? Weil man dann nur einmal eine Baustelle hat. Es ist natürlich günstiger, wenn man das gleichzeitig macht.

Nun zu diesen zwei Projekten: Wir sprechen über zwei Radwegprojekte, einerseits über die Sanierung der Strasse und das Radwegprojekt Hombrechtikon nach Grüningen für 11 Millionen und über die Sanierung der Strasse und Radweg Hombrechtikon und Oetwil am See für 7 Millionen Gesamtsumme.

Zum Bedarf: Das sind keine Freizeitrouten, sondern es sind Alltagsrouten, die hier gebaut werden. In der Regel ist es schon so, zuerst folgt die Infrastruktur und dann die Nutzung. Das hat man in jenen Ländern gesehen, die einen viel höheren Veloanteil haben, als wir haben, beispielsweise in Holland und Dänemark. Die haben zuerst eine gute Radweg-Infrastruktur gebaut – natürlich aufgrund des politischen Drucks – und erst nach und nach haben nachher die Leute begonnen, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen. Das wird auch hier der Fall sein. Auf dieser Strecke werden möglicherweise aber nicht so viele fahren wie in Holland oder Dänemark. Noch ein Wort zur Investitionspriorisierung: Die Regierung will künftig weniger investieren, als das bisher geplant war. Ich habe es vorhin schon erwähnt, wir haben eigentlich das Ziel, bis 2042 diesen Velonetzplan vollständig umzusetzen. Unter diesen Rahmenbedingungen der Investitionen und der Priorisierungen können Sie sich sicher vorstellen, dass es nicht realistisch ist, alles bis 2042 zu realisieren. Wir arbeiten natürlich weiterhin an der Umsetzung, dass wir hier vorankommen, aber möglicherweise ist es so, dass wir gewisse Projekte zurückstellen müssen oder gar nicht umsetzen können. Diese zwei Projekte hingegen schon. Hier sind wir schon fertig, sie sind bereit zur Realisierung. Deshalb bitte ich Sie, diesen beiden Projekten zuzustimmen. Besten Dank.

*Ratspräsident Jürg Sulser:* Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt, Sie haben Eintreten beschlossen.

*Detailberatung  
Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*I.*  
Keine Bemerkungen; genehmigt.

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

*Abstimmung*  
**Der Kantonsrat beschliesst mit 159 Stimmen, römisch I der Vorlage 5894 zuzustimmen.** Das erforderliche Quorum von 91 Stimmen ist erreicht worden.

*II., III, IV., V*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.