

6. Zusatzkredit Neubauprojekte Veloverbindungen und Busspur im Zusammenhang Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur der SBB, Stadt Wallisellen, Gemeinden Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf

Antrag des Regierungsrates vom 9. Juli 2025 und Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 25. November 2025

Vorlage 6036a (*Ausgabenbremse*)

Ratspräsident Beat Habegger: Diese Vorlage untersteht der Ausgabenbremse.

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Mit dem heute zu behandelnden Zusatzkredit beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Erhöhung von rund 34,899 Millionen Franken des im November 2021 bewilligten Objektkredits der damaligen Vorlage 5650. Damit sollen diverse Verkehrsprojekte realisiert werden, der Ausbau der Veloinfrastruktur sowie eine Busspur bei Bassersdorf sind angesprochen. Die Projekte stehen im Zusammenhang mit dem SBB-Grossprojekt MehrSpur Zürich–Winterthur, landläufig als Brüttenertunnel bekannt. Mit dem Zusatzkredit erhöht sich der Gesamtbetrag für diese Projekte auf knapp 108 Millionen Franken. Von den jetzt beantragten 34,899 Millionen Franken wird der Bund deren 15 Millionen Franken übernehmen, wodurch die effektiven Zusatzkosten für den Kanton Zürich noch 19,899 Millionen Franken betragen werden.

Die KPB hat den Zusatzkredit an drei Sitzungen beraten. Es war angezeigt gewesen, dieses Geschäft rasch in den Kantonsrat zu bringen, um die Planung der SBB nicht zu behindern. Trotzdem hat sich die KPB intensiv und auch sehr kritisch mit der Frage der Krediterhöhung auseinandergesetzt. Wir danken in diesem Zusammenhang Regierungsräsident Martin Neukom sowie den Vertretern des Tiefbauamtes, allen voran Andreas Angehrn, für die differenzierte Fragenbeantwortung und auch für die Entgegennahme einer durchaus hörbaren Kritik aus den Reihen der Kommission.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass der Regierungsrat die zusätzlichen Mittel beantragt, weil sich erst bei der detaillierten Planung gezeigt hat, dass der ursprünglich bewilligte Kredit nicht ausreichen wird. Die Gründe dafür sind Lücken und Ungenauigkeiten im damaligen, von der SBB ausgearbeiteten Vorprojekt, die vom Kanton Zürich nicht rechtzeitig erkannt worden sind. Noch einmal, und diese Vorlage war ja bereits in der KPB, liess sich die KPB zum Projekt an sich informieren. Es handelt sich um eine Velobahn in Wallisellen, Velohaupt- und Nebenverbindungen in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen sowie eine Busspur in Bassersdorf.

Die Projektteile, für die der Kanton Zürich baulich verantwortlich zeichnet, stehen in einem engen technischen und zeitlichen Zusammenhang mit dem SBB-Projekt. Eine gemeinsame Umsetzung, das hat die Baudirektion dargelegt, ist entscheidend, da ein Verzicht oder eine Verschiebung das Bahnprojekt verzögern würde, zu Mehrkosten oder Forderungen seitens der SBB und Gemeinden führen könnte

sowie spätere Umsetzungen deutlich verteuern oder verunmöglichen würde. Ein Aufschieben oder auch nur ein Verzicht auf den Zusatzkredit würde wohl zu rechtlichen Auseinandersetzungen mit dem Bund führen, ein Punkt, der in der KPB ebenfalls diskutiert worden ist.

In der Kommission wurde zudem die strategische Bedeutung des Brüttenertunnels für die Entwicklungsschritte des Kantons Zürich in der Region Glattal hervorgehoben. Um das prognostizierte Bevölkerungswachstum in dieser Region auffangen zu können, brauche es einen Ausbau des ÖV und des Velonetzes, da die Staatsstrassen kaum mehr ausgebaut werden könnten.

In der Kommission für Planung und Bau wurde die Vorlage aber dennoch kritisch diskutiert. Besonders hervorgehoben wurde die ungenügende Prüfung des ursprünglichen Vorprojektes und die hohen Kosten, insbesondere pro Kilometer Veloinfrastruktur, was auf den urbanen Raum zurückgeführt wurde. Die Baudirektion räumte diese Kritik ein und erklärte, dass bereits qualitätssichernde Massnahmen ergriffen worden seien, um Planungsfehler künftig zu vermeiden. So werde sie von Dritten erstellte Planungen kritischer hinterfragen, Plausibilisierungen einfordern und Reserven einplanen. Sie betonte zudem, dass die hohen Kosten durch die komplexen baulichen Anforderungen im dicht besiedelten Gebiet entstanden seien. Einsparungen seien kaum möglich, da Projektänderungen eine Neuplanung erfordern würden, was wiederum Zeitverzögerungen und zusätzliche Kosten nach sich ziehen würde.

Die Mehrheit der Kommission unterstützt den Zusatzkredit trotz der Kritikpunkte. Auch sie betont, dass Zusatzkosten sehr unerfreulich, aber eben doch faktisch unvermeidbar seien. Es bestehe aufgrund der engen Verknüpfung mit den SBB ein starker Zeit- und Koordinationsdruck. Die Mehrheit befürchtet zudem, dass ein Verzicht oder eine Verzögerung insgesamt zu höheren Kosten, grösseren Risiken und letztlich auch rechtlichen Auseinandersetzungen führen würde. Für einen Teil der Mehrheit sind die Projekte vor allem auch verkehrspolitisch sinnvoll und langfristig notwendig, insbesondere im Hinblick auf die Förderung des Veloverkehrs; dies für einen Teil der Mehrheit. Die ganze Mehrheit anerkennt indes die selbstkritische Einschätzung der Direktion und unterstützt die in Aussicht gestellten Projektverbesserungen. Sie würdigt auch das Verhandlungsgeschick des Zürcher Regierungsrates gegenüber den SBB in Bezug auf die 15 Millionen Franken.

Eine Minderheit der Kommission, bestehend aus der SVP, begrüsst zwar die selbstkritischen Betrachtungen der Baudirektion und des Tiefbauamtes. Sie lehnt den Zusatzkredit aber dennoch ab und beantragt Nichteintreten. Aus ihrer Sicht sind die Kosten insbesondere für Veloprojekte unverhältnismässig hoch. Sie hat eine grundsätzliche Skepsis gegenüber der Höhe der Investitionen und deren Nutzen im Verhältnis zu den Ausgaben und kritisiert damit implizit auch die Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik, insbesondere bezüglich der starken Gewichtung der Veloinfrastruktur.

Namens der Mehrheit der KPB beantrage ich Ihnen Zustimmung zum Zusatzkredit.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas): Ich weiss heute, ehrlich gesagt, gar nicht so recht, wo ich überhaupt anfangen soll. Soll ich beim gesamten Regierungsrat anfangen, der die Kostenkontrolle offensichtlich nicht im Griff hatte? Oder soll ich darüber sprechen, dass das Vorprojekt der SBB schlicht nicht genügend kontrolliert wurde oder dass die Velonetzplanung im Kanton Zürich komplett aus dem Ruder läuft? Wir reden hier nicht von Kleingeld. Ursprünglich waren 73 Millionen Franken für das Projekt vorgesehen. Jetzt stehen wir hier und sprechen über einen Zusatzkredit von rund 35 Millionen Franken. Wie konnte das passieren? Die SBB haben sich in den Berechnungen zum Grossprojekt MehrSpur Zürich–Winterthur schlichtweg massiv verrechnet, und dem Kanton Zürich ist es nicht einmal aufgefallen. Was da alles schiefgelaufen ist, haben wir in der Kommission für Planung und Bau ausführlich gehört und diskutiert, auch dass am Zusatzkredit nichts vorbeiführt, da es sich ja im Grundsatz gar nicht um Mehrkosten handelt, sondern vielmehr die gesamten Berechnungen einfach inkorrekt waren. Ein Umplanen oder Verzögern des Projektes würde laut Aussagen der Direktion die wenigen eingesparten Kosten auch gleich wieder auffressen. Immerhin ist es der Zürcher Regierung in Verhandlungen mit dem Bund und den SBB gelungen, eine Mitfinanzierung herauszuholen. Das Bundesamt für Verkehr übernimmt nun die Hälfte der Mehrkosten. Aber machen wir uns nichts vor, das macht die Sache nicht viel besser. Das Bundesamt trägt schliesslich eine Mitverantwortung für die ganze Misere, und am Ende ist es ohnehin völlig egal, ob das Geld nun aus der Bundeskasse, vom Kanton oder von den Gemeinden kommt, es ist und bleibt Steuergeld. Natürlich haben wir Verständnis dafür, dass wir hier nicht über einen Feldweg reden. In einem dicht überbauten Gebiet wie dem Glatttal zu bauen, ist teurer als auf der grünen Wiese. Und es ist ja auch nicht nur etwas Strassenbelag, sondern es sind komplexe Ingenieurbauwerke wie Unterführungen, Stützmauern et cetera notwendig. Dass aber 2 Kilometer Veloweg am Ende fast 50 Millionen Franken verschlingen, ist für niemanden mehr nachvollziehbar. Das sind schlichtweg astronomische Kosten. Besonders unverständlich ist es in Wallisellen: Dort plant man die Veloroute mitten durch ein Gebäude, und allein diese Massnahme kostet fast mehr als der Bau des Gebäudes selbst. Hätte man die Velofahrbahn an dieser Stelle nicht einfach etwas schmaler planen können, anstatt mit dem Hammer durch ein bestehendes Mehrzweckgebäude, inklusive Feuerwehrstützpunkt, zu preschen? Wir wissen alle, dass das Glattal ein zentrales Entwicklungsgebiet ist. Die Staatsstrassen sind am Limit, und der dringend nötige Ausbau der Autobahnen, egal ob Glatttal oder Flughafen, wurde auf Eis gelegt oder weit nach hinten verschoben. Der Verkehr bricht dort regelmässig zusammen. Es ist also klar, dass wir angesichts des enormen Bevölkerungswachstums Lösungen brauchen. Und wir verschliessen uns dabei weder dem Modalsplit noch einem vernünftigen Ausbau der Infrastruktur, aber eben bitte vernünftig und bezahlbar. Es kann doch nicht sein, dass unsere Velonetzplanungen und Veloverbindungen mittlerweile Kosten verursachen, die in absolut keinem Verhältnis mehr zum Rest stehen. Der Ausbau der Veloinfrastruktur wird hier zu einem Fass ohne Boden, und das müssen wir heute einmal mit aller Deutlichkeit ansprechen.

Die Fakten liegen nun auf dem Tisch: Lehnen wir diesen Zusatzkredit ab, folgen Sanktionen, weil der Kanton die Realisierung verzögert. Planen wir um, fressen die Planungskosten die möglichen Ersparnisse auch gleich wieder auf. Ja, das haben wir verstanden. Aber genau das ist ja eigentlich der Skandal. Man stellt uns vor vollendete Tatsachen, die auf einer miserablen Planung basieren und zu hohe Kosten für die Veloinfrastruktur generieren. Die SVP/EDU-Fraktion akzeptiert es daher nicht, dass wir nur noch Ja sagen dürfen, um Schlimmeres zu verhindern. Auch wenn unsere Ablehnung heute nur symbolisch bleiben wird, wir stehen zur Verantwortung gegenüber dem Steuerzahler und lehnen diesen Zusatzkredit ab. Besten Dank.

Roger Schmutz (SP, Wettswil a. A.): Im November 2021 war sich der Rat einig, dass der Ausbau der Bahn zwischen Zürich und Winterthur eine einmalige Chance bietet, gleichzeitig etwas für den Veloverkehr zu tun. Alle Fraktionen von links bis rechts haben damals der Kreditvorlage von 73 Millionen Franken einstimmig zugestimmt. An der Ausgangslage hat sich nichts geändert. Wenn im Zusammenhang mit der Grossbaustelle für den Bau des Brüttenertunnels durch die SBB ohnehin zahlreiche bauliche Anpassungen nötig sind, soll das genutzt werden, um dort wichtige Massnahmen des kantonalen Velonetzplans umzusetzen. Leider wird nun alles teurer, und zwar viel teurer. Ja, die Mehrkosten sind ärgerlich, sehr ärgerlich, zumal sie fast 50 Prozent des ursprünglichen Kredits betragen. Eine entscheidende Frage ist darum, wie es dazu gekommen ist. Barbara Franzen hat es vorhin schon ausgeführt, ich möchte das nicht alles wiederholen. Federführend bei diesem Bauprojekt sind die SBB. Der Kanton hat die Veloverbindungen und die Busspur bei ihnen bestellt. Und dass die SBB den Fokus auf das Eisenbahntrasse und den Brüttenertunnel gelegt haben, ist nicht verwunderlich, zumal die ursprünglich budgetierten 73 Millionen Franken für die fraglichen Teilprojekte lediglich 2,5 Prozent der gesamten Bausumme ausmachten. Und selbst mit dem Zusatzkredit entsprechen sie immer noch weniger als 4 Prozent. Die Kosten für die Veloverbindungen und die Busspur sind unter anderem deshalb so hoch, weil diese mitten durch dicht besiedeltes, urbanes Gebiet führen und dafür viele Ingenieurbauten notwendig sind. Zudem hat sich herausgestellt, dass die ursprüngliche Kostenschätzung zu ungenau war, weil die fraglichen Projektbestandteile nicht in der gleichen Tiefe ausgearbeitet wurden wie das Bahnprojekt als solches. Erst auf Stufe Bauprojekt wurden die spezifischen Details ausgearbeitet, und es ergaben sich einige Schwierigkeiten, die den Preis in die Höhe trieben. Wie Frau Franzen bereits ausgeführt hat, hat das Tiefbauamt Besserung gelobt und Sofortmassnahmen ergriffen, damit solche Teuerungen nicht mehr vorkommen sollen.

Nun ist es ja nicht so, dass wir Bauprojekte von einer solchen Dimension am Laufmeter haben. Dennoch ist es lobenswert, dass das Tiefbauamt seine Schlüsse gezogen hat. Auch bei kleineren Projekten sind Mehrkosten ein grosses Ärgernis, und wenn es gelingt, solche zu vermeiden, ist das in unser aller Interesse. Wie gesagt, an der Ausgangslage hat sich nichts geändert. Es ist sinnvoll, mit dem Bahnausbau auch den Veloverkehr zu stärken. Regierungsrätin Carmen Walker

Späh sprach damals von einem einmaligen Zeitfenster, und das ist es immer noch. Ausserdem beteiligt sich der Bund an den Mehrkosten pauschal mit 15 Millionen Franken, die effektiven Kosten zulasten des Kantons Zürich betragen somit nur knapp 20 Millionen Franken. Gerade im dicht besiedelten, urbanen Gebiet ist es nicht einfach, Velorouten zu realisieren. Diese sind jedoch dringend nötig, um das Velo als Verkehrsmittel zu stärken und mehr Leute zum Umstieg zu bewegen. Davon profitieren alle. Auf den Strassen und im öffentlichen Nahverkehr gibt es mehr Platz und die zusätzliche Bewegung ist der Gesundheit der Velofahrenden zuträglich.

Es gilt nun, das Zeitfenster zu nutzen. Ich hoffe, auch die anderen Fraktionen stehen nach wie vor hinter dem Projekt. Es wäre unsinnig, wegen der anfallenden Mehrkosten das gesamte Veloinfrastrukturprojekt abzuschliessen. Die SP-Fraktion stimmt dem Zusatzkredit zu. Bitte tun Sie es uns gleich.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Man kann es drehen und wenden, wie man will, dies bleibt eine unschöne Vorlage. Die SBB haben sich bei der Kalkulation des Kredites um 50 Prozent verhauen. Es stellt sich damit auch die Frage, wie seriös die SBB mit den öffentlichen Geldern umgehen. Es bleibt ein fahler Nachgeschmack zurück. Dass der Bund nun 15 Millionen der Mehrkosten übernimmt, ist kein wirklicher Trost. Auch dies sind öffentliche Gelder, einfach aus einer anderen Kasse. Schlussendlich bleiben 20 Millionen Franken, welche der Kanton nun mehr bezahlen muss. Dass die Baudirektion die von den SBB kalkulierten Kreditkosten nicht angemessen geprüft hat, ist bedenklich. Die Baudirektion hat den Fehler offen eingestanden und in Zukunft mehr Sorgfalt zugesichert. Eine Rüge der FDP bleibt der Baudirektion hiermit trotzdem nicht erspart.

Wir beissen in den sauren Apfel, es bleibt uns nichts anderes übrig. Die Veloverbindungen lassen sich nur jetzt zusammen mit dem Grossprojekt Brüttenertunnel sinnvoll realisieren. Ein späterer Bau wäre, wenn überhaupt noch realisierbar, um ein Vielfaches teurer. Die FDP stimmt dem Zusatzkredit zu.

Sascha Ullmann (GLP, Zollikon): Mehrkosten von netto 20 Millionen Franken sind eine bittere Pille, vor allem wenn die ursprünglichen Kosten ohnehin schon sehr hoch sind. Viel Asche wurde denn von den Zuständigen aufs Haupt gestreut und gelobt, künftig genauer hinzuschauen, vor allem dann, wenn die Planung durch den vermeintlich zuverlässigen Partner SBB ausgeführt wird. Wir Grünliberalen hoffen, dass das künftig tatsächlich so ist, und die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt. Doch nun gilt es, die Pille der Mehrkosten zu schlucken, weil die geplante Velobahn unbestritten eine rege Nachfrage befriedigen wird und den sicheren und schnellen Veloverkehr im städtischen Umfeld stärkt. Dies ist wichtig für die Entwicklung eines ausgewogenen Modalsplits zwischen MIV (*Motorisierter Individualverkehr*), ÖV und Langsamverkehr. Es braucht jetzt keine Polemik gegen den zukunftsweisenden Ausbau dieser Infrastruktur. Finanziell wurde massiv falsch abgeschätzt, aber die technische Lösung ist ingenieurtechnisch nachvollziehbar. Hier sollten wir das Vertrauen in die Planer behalten, und ich masse

mir nicht an, schlauer zu sein. Die Mehrkosten sind zu nehmen, weil das vorliegende Velobahnprojekt unbestrittenermassen grosse bauliche Abhängigkeiten und Synergien mit dem Bahnprojekt der SBB hat. Planerisch und finanziell macht es weiterhin Sinn, die Velobahn parallel zum Bahnausbau auszuführen. Bei einer späteren, unabhängigen Realisierung müsste mit Gesamtkosten in sicher doppelter Höhe gerechnet werden. Das wäre unverhältnismässig und auch nicht gerade gescheit.

Aus diesen Gründen stimmt die GLP dem Zusatzkredit zu.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Wie die NZZ im Januar dieses Jahres für das grossartige Projekt MehrSpur Zürich schwärmte und ausführte, was da realisiert werden soll, begeisterte. Es ist ein zukunftsweisendes und grossartiges Projekt. Einige Angaben aus dem besagten Artikel: Das Projekt wird in seiner Dimension nur von den beiden grossen Tunnelbauten der NEAT übertroffen, nämlich vom Gotthard- und vom Lötschberg-Basistunnel. Die Durchmesserlinie war deutlich günstiger als dieses Projekt mit geschätzten Kosten von 3,3 Milliarden Franken. Das Projekt der SBB umfasst auch die Erweiterung der Bahnhöfe Winterthur, Wallisellen, Dietlikon und Bassersdorf. Und die 160 Jahre alte Bahnlinie zwischen den grössten Städten unseres Kantons windet sich immer noch mit Umwegen und Engpässen durch die Landschaft. Wir sind froh, dass die SBB im Sommer den Spatenstich für dieses Projekt planen und dass die Strecke nach heutiger Planung im Jahr 2037 in Betrieb gehen wird.

Die Grüne Fraktion begrüsst es sehr, dass der Kanton dieses Grossprojekt nutzt, um mit dem Projekt MehrSpur Zürich unsere eigenen Projekte voranzutreiben. Diese Gelegenheit darf nicht verpasst werden, denn die geplanten Veloprojekte sind ein wichtiger Bestandteil der Umsetzung der Vorgaben des 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetzes über die Velowege. So günstig kommen wir nie wieder zu diesen guten und bitter nötigen Lösungen. Dass Velowege und Velobahnen täglich an Bedeutung gewinnen, müssen wir Ihnen nicht erklären.

Die Fehlerberechnungen bei der Finanzierung führten heute im Rat zu Recht zur Kritik. Trotz der Komplexität, der vielen Akteure und der Grösse des Projekts hätte dies natürlich nicht so passieren dürfen. Diverse Massnahmen wurden uns aus den gewonnenen Erkenntnissen und Learnings erklärt und ergriffen, um künftig solche Fauxpas zu vermeiden, das begrüssen wir sehr. Auch begrüssen wir, dass der Bund sich mit 15 Millionen Franken an den zusätzlichen Kosten beteiligt, da der Kanton die Fehler definitiv nicht allein verantwortet. Wir genehmigen deshalb die beantragten Zusatzkredite des Regierungsrates, weil eine Umplanung durch die SBB alles noch weiter verteuern und vor allem verzögern würde. Wir brauchen diese Entlastung, und zwar möglichst bald. Heute müssen drei verschiedene Bahnlinien aus Richtung Zürich bei Effretikon in ein einziges Gleis fahren. In der Gegenrichtung zwängt sich hier zudem der gesamte Zugverkehr aus der Ostschweiz Richtung Flughafen durch. Insgesamt sind es etwa 670 Züge pro Tag mit rund 120'000 Passagieren, gemäss NZZ so viele wie auf kaum einer anderen Strecke in der Schweiz. Und darum bewilligen wir Grünen die Zusatzkosten von rund 19,9 Millionen Franken, damit die Velohaupt- und Velonebenverbindung

Dietlikon und Wangen-Brüttisellen und die Busspur in Bassersdorf realisiert werden.

Und erlauben Sie mir jetzt bitte noch ein Schlusswort. Geschätzte SVP, in diesen Tagen sprechen wir oft über Sicherheit und unsere Landesverteidigung, koste es, was es wolle. Der öffentliche Verkehr und insbesondere aber auch der Veloverkehr machen uns unabhängiger von Schurkenstaaten und von dem Auf und Ab der Weltpolitik. Es macht uns deshalb insgesamt sicherer, und natürlich ist es auch Klimaschutz. Setzen wir auf den öffentlichen Verkehr und die Velomobilität und auf eine gute Veloinfrastruktur für unsere Zukunft. Das ist es uns wert und es ist bitter nötig, und zwar mehr denn je. Wir stimmen zu.

Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen): Im Zusammenhang mit den Teilprojekten zu den Velorouten in Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen sowie der Busspur in Bassersdorf liegt uns heute ein Zusatzkredit von rund 35 Millionen Franken vor. Damit erhöht sich die ursprünglich bewilligte Kreditsumme von 73 Millionen auf neu 108 Millionen Franken, ein Anstieg um knapp 50 Prozent. Die Nutzung von Synergien mit dem SBB-Grossprojekt MehrSpur Zürich–Winterthur ist richtig und sinnvoll, den Ausbau des Velonetzes sowie die koordinierte Planung und Umsetzung mit den Bauarbeiten der SBB begrüssen wir ausdrücklich. Doch die Kosten von teilweise 25 Millionen Franken pro Kilometer Velobahn sind eine Zahl, die nicht so einfach verdaulich ist. Die massive Kostenabweichung wirft Fragen auf. Wie kann es sein, dass die SBB die Kosten in dieser Grössenordnung unterschätzten? Und wie kann es sein, dass die Baudirektion das Vorprojekt zu wenig prüft?

Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Hier bräuchte es oder hätte es mehr Kontrolle gebraucht, denn Vertrauen allein genügt nicht. Immerhin beteiligen sich die SBB mit 15 Millionen Franken an den Mehrkosten. Wir stehen vor dem Fakt, dass nachträgliche Projektanpassungen zu erheblichen Mehrkosten und massiven Verzögerungen führen würden. Zudem drohen Strafzahlungen gegenüber dem Bund und den Standortgemeinden. Wir haben daher faktisch keine andere Wahl.

Nichteintreten ist jedoch keine Option. Wir stimmen dem Zusatzkredit zu, verbinden dies aber mit der klaren Erwartung, dass solche Fehlkalkulationen künftig nicht mehr vorkommen. Besten Dank.

Michael Bänninger (EVP, Winterthur): Meine Interessenbindung zu Beginn: Ich arbeite bei der Stadtverwaltung Wallisellen.

Zusatzkredite sind nie erfreulich, aber dieser hier ist notwendig. Die Projekte stehen im engen Zusammenhang mit dem Ausbau der MehrSpur Zürich–Winterthur. Eine Verzögerung würde mit Sicherheit Mehrkosten verursachen. Die ungenügende Planungstiefe im Vorprojekt ist aber sicher kritisch zu betrachten.

Inhaltlich ist die Vorlage für uns überzeugend. Sie stärkt den Veloverkehr, verbessert die Businfrastruktur und nutzt die Chance, diese Massnahmen koordiniert mit dem Bau- und Grossprojekt umzusetzen. Die EVP unterstützt den Zusatzkredit, weil er verkehrspolitisch sinnvoll, folgerichtig und insgesamt verantwortungsvoll ist. Besten Dank.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Es ist ein Riesenprojekt und ein weiterer Meilenstein nicht nur für den ÖV des Kantons Zürich, sondern für die ganze Ostschweiz mit dem Bau des Brüttenertunnels, wobei man ja korrekterweise sagen muss, dass der Tunnel überhaupt nicht mehr unter Brütten hindurchführt, ja, das Gemeindegebiet wohl nicht einmal streifen wird. Es ist vielmehr ein Lindauer- oder Winterbergertunnel, der Name zeugt jedoch von der jahrzehntelangen Vorgeschichte des Projekts. Wie auch immer, ein solcher Bau ist auch eine gute Gelegenheit, um hier parallel Verbesserungen vorzunehmen, die sonst aufwendiger umzusetzen wären. Bei den hier angedachten Lückenschliessungen im Velonetz und der zusätzlichen Busspur handelt es sich genau um so etwas. Genauer genommen handelt es sich sogar um drei Fliegen, die hier mit einer Klappe geschlagen werden, nämlich die Veloschnellroute Wallisellen, die Teil einer grösseren Veloschnellroute ins Zürcher Oberland werden soll, die Anschlussverbindungen Dietikon und Wangen-Brütisellen sowie die Busspur in Bassersdorf. Sie sind eine smarte Ergänzung, die auch allen unmittelbar vom Bau betroffenen südlichen Anrainergemeinden einen Mehrwert bietet. Der Kanton kann hier entsprechende Synergien zusammen mit dem Bau des Brüttenertunnels nutzen. Insbesondere, da diese Bauten nicht im freien Feld, sondern im überbauten Gebiet erfolgen, ist es auch logisch, dass solche baulichen Massnahmen trotzdem ihren Preis haben. Es ist aber schon etwas gar unglücklich, dass durch diese ungenauen Vorplanungen der SBB eine solche Erhöhung des Kredits nun notwendig ist. Man könnte fast schon sagen, dass es bei solchen Grossprojekten auch schon symptomatisch ist, doch sind 50 Prozent höhere Kosten nicht gerade wenig. Jedoch hat hier die Baudirektion auch selbst kritische Verbesserungspotenziale in der Überprüfung der Planungen Dritter gesehen. Eine solche Haltung würden wir uns durchaus auch in anderen Direktionen wünschen, wenn Kritik seitens des Kantonsrates anfällt. Doch müssen wir hier auch anfügen, dass man hier durchaus erwarten kann, dass man von so einem Projektpartner wie den SBB eine entsprechend saubere Planung erhält, die nicht einfach so weit danebenliegt. Aber ja, nun landet mein Fazit bei einem altbekannten Sprichwort, das wir bereits zuvor gehört haben: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser.

Die Ablehnung hier durch die SVP ist aber auch einigermassen durchsichtig. Würden wir hier einfach Strassen ohne Busspur oder auch ohne Velospur ausbauen, würde die bürgerliche Verhinderungspartei hier wohl keinen entsprechenden Zusatzkredit abschliessen wollen. Denn das Projekt selbst ist weiterhin sinnvoll, hochwertig und sauber ausgearbeitet, wurde aber leider zu Beginn einfach falsch bepreist, zumal solch eine Verzögerung aufgrund des nun beginnenden Baus des Brüttenertunnels zu noch grösseren Mehrkosten, zeitlichen Verzögerungen und rechtlichen Risiken führen könnte. Ein Nichteintreten und allfälliges Abschliessen ist daher verantwortungslos. Auch würde damit die Verantwortung nur in der öffentlichen Hand hin- und hergeschoben werden und mit noch grösseren Mehrkosten für die öffentliche Hand enden. Nun ist das der Zeitpunkt, um vorwärtszumachen, und nicht der Zeitpunkt, um weiteren Kleinkrieg zu führen. Zu lange haben wir auf den Beginn des Baus des Brüttenertunnels warten müssen.

Die Fraktion der Alternativen Liste wird diesen Vorlagen entsprechend zustimmen.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich bin mir nicht sicher, ob das namhaft ist, was wir hier vorführen. Da gibt es eigentlich wie zwei Teile, und ich bin mir nicht sicher, wie die Bevölkerung des Kantons Zürich, wenn wir sie über diese Vorlage abstimmen lassen würden, entscheiden würde. Die Grundausrichtung, ich lese sie Ihnen vor, wie das von den SBB und der Baudirektion damals daherkam: Mit dem Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur bauen die SBB im Auftrag des Bundes die Strecke auf vier Spuren aus. Geplant sind eine neue Doppelspur durch den Brüttenertunnel, der Ausbau der Bahnhöfe Dietlikon, Bassersdorf, Wallisellen und Winterthur-Töss sowie weitere bauliche Massnahmen an der gesamten Bahninfrastruktur zwischen Zürich und Winterthur und mit keinem Buchstaben ein Ausbau der Neben-ÖV-Strecken oder einer Veloinfrastruktur. Weiter heisst es dann abschliessend: Zukünftig können zwischen Zürich und Winterthur mehr Fernverkehrszüge fahren. Ebenso ist das ausgereifte Projekt das erste Schlüsselement für den Ausbau des Angebotes bei den Zürcher S-Bahnen. Zusammen mit dem Ausbau des Bahnhofes Zürich-Stadelhofen und weiteren Massnahmen kann der erforderliche Kapazitätsausbau bei den Zürcher S-Bahnen zwischen Zürich und Winterthur erfolgen. Ziel ist ein Viertelstunden-Takt als neuer Grundtakt im Kernnetz zwischen Zürich und Winterthur.

So, das war die Ausgangslage, da hat noch niemand – auch die Baudirektion nicht – damals, als wir das ins Leben gerufen hatten, irgendetwas von einer Veloinfrastruktur für 50 Millionen für 2 Kilometer Veloschnellstrassen gesprochen, und das ist das, was einfach stört. Wenn die doch ein ÖV-Projekt machen – ÖV ist für mich Bus, Tram oder Zug –, dann hat das Fahrrad in so einer Vorlage nichts zu suchen. Man hätte es vielleicht einmal erwähnen können, oder Sie hätten Ihre Aufsicht wahrnehmen können, Herr Regierungspräsident. Sie können jetzt schon süffisant lächeln, aber ich denke, Ihre Direktion hat jetzt keinen einzigen Grund, hier zu lächeln, denn Sie sind ein Teil des Problems, dass diese Kosten so «versammelt» worden sind (*Zwischenrufe*). Und jetzt habe ich fertig.

Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal): Wichtig sind das erste und das letzte Wort. Die Planung ist je früher, desto besser, je später, desto teurer. Dies gilt im Siedlungsgebiet wie auch in der Landschaft. Ja, dieses Neubauprojekt ist teuer. Bleibt zu hoffen, dass Veloverbindungen in sämtlichen Planungen des Kantons weitsichtig geplant sind und werden. Nur so erreichen wir einen besseren Modalsplit. Wir stimmen zu.

Manuel Sahli (AL, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Das Ganze nennt sich halt «Synergien nutzen» und das kann am Ende auch Kosten sparen, als wenn man solch ein Projekt nachher, nachdem das alles umgesetzt wurde, separat planen müsste.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): spricht zum zweiten Mal: Ja, nun möchte ich auch replizieren, geschätzter Herr Isler: Der Bau des Tunnels war eigentlich schon 1987 beschlossen worden, und die Schweizer Stimmberechtigten sagten Ja zur Bahn 2000. Jetzt, wie Therese Agosti gesagt hat: Je länger man wartet, umso teurer wird es. Und jetzt kommt noch dazu: Der VCS (*Verkehrsclub der Schweiz*) schlug 2010 eine Alternative vor, nur mit Nebengleisen, und ganz abgespeckt hätte es noch 520 Millionen Franken gekostet. Doch 70 Prozent der Stimmberechtigten haben sich für diese ganze Tunnellösung ausgesprochen, obwohl sie gewusst haben, dass es viel teurer kommt. Dankeschön.

Regierungspräsident Martin Neukom: Ja, wo gearbeitet wird, da passieren Fehler. Manchmal sind die Auswirkungen von solchen Fehlern klein und manchmal sind sie gross, in diesem Fall sind sie definitiv gross. Konkret: Die Kosten für das Veloprojekt wurden von den SBB deutlich zu tief veranschlagt. Die SBB projektieren das Projekt Brüttenertunnel und alle Bauprojekte vorne und hinten dran zusammen mit diesem Veloprojekt. Also im Rahmen dieses Projekts wird auch die Veloverbindung umgesetzt und natürlich durch den Kanton bezahlt. Was lief schief? Die Kostenschätzung erfolgte anhand eines unreifen Projektes. Beispielsweise wurden die Landerwerbskosten deutlich zu tief geschätzt. Der Kantonsrat bewilligte bereits 73 Millionen Franken, und jetzt zeigt sich, dass weitere 35 Millionen Franken nötig sind. Der Fehler passierte bei den SBB, das ist bedauerlich. Der Fehler vonseiten des Tiefbauamts war, dass wir diesen Fehler der SBB nicht bemerkt haben. Fehler passieren. Es ist wichtig, aus Fehlern zu lernen, das tun wir, deshalb werden wir künftig solche Drittprojekte auch viel kritischer und viel genauer überprüfen, insbesondere auf die Kosten. Um hier doch noch ein Wort zu den SBB zu sagen: Die SBB stemmen hier ein Projekt mit einem Gesamtumfang von 3 Milliarden Franken, also 3000 Millionen Franken, und es ist mindestens nachvollziehbar, dass da die Priorität auf dem Bahnteil und nicht auf dem Veloteil lag.

Es braucht nun also diese 35 Millionen Franken. Die Volkswirtschaftsdirektorin und ich haben uns beim Bund dafür eingesetzt, dass wir diese zusätzlichen bedauerlichen Kosten wenigstens aufteilen können. Das Resultat: Wir haben mit dem Bundesamt für Verkehr eine Einigung gefunden. Die Mehrkosten werden aufgeteilt und der Bund übernimmt 15 Millionen Franken, immerhin, das heisst: Die Mehrkosten für den Kanton Zürich betragen 20 Millionen Franken des Gesamtkredits von 35 Millionen Franken.

Was würde bei einer Ablehnung dieses Zusatzkredits passieren? Das wurde bereits erwähnt, das ist unerfreulich, das ist für alle Beteiligten unerfreulich, aber bei Projekten, die bereits weit fortgeschritten sind, ist das immer so. Man kann Projekte, wenn sie kurz vor Baubeginn stehen, nicht mehr einfach steuern und verändern. Diese Projekte, das heisst der Brüttenertunnel, die Bahninfrastruktur sowie auch der Veloweg sind eng miteinander verflochten. Man kann den Veloweg nicht einfach weglassen. Die SBB müssten das Projekt also umfassend überarbeiten und das würde den Bau des Brüttenertunnels verzögern. Es ist klar, dass

der Kanton Zürich ein sehr hohes Interesse hat, dass der Brüttenertunnel möglichst schnell realisiert wird, deshalb ist dieser Zusatzkredit auch für die Realisierung des Brüttenertunnels sehr, sehr wichtig.

Zu den Kosten: Ja, die Kosten sind hoch. Das liegt aber nicht speziell daran, dass man hier etwas für das Velo baut. Egal, was Sie in diesem Raum bauen, es würde teuer. Wenn Sie zusätzliche Autospuren bauen würden, wäre das mindestens so teuer, wahrscheinlich sogar noch deutlich teurer, das liegt am Bauen im urbanen Raum. Im urbanen Raum haben Sie wenig Platz. Sie müssen Land erwerben, und es ist immer mit hohen Kosten verbunden, das Land in Ihren Besitz zu bringen, um es beanspruchen zu können. Alle Verkehrsprojekte im urbanen Raum sind deshalb teurer, als wenn man sie auf dem Land bauen würde. Es braucht auch eine aufwendige Abstimmung von unterschiedlichen Interessen auf diesem engen Raum. Es gibt relativ teure Kunstbauten und daher sind die Kosten hoch. Aber der Mehrwert ist ebenfalls hoch, denn eines ist klar: Wenn diese Verbindung jetzt nicht gebaut wird, dann wird sie nie kommen. Und, Herr Isler, das ist eine Meisterleistung, dass es hier gelungen ist, diese Planungen aufeinander abzustimmen, dass es möglich ist, wenn die SBB schon baut, die Veloverbindung gleich mit dem SBB-Projekt ebenfalls umzusetzen. Denn separat vom SBB-Projekt wäre es nicht möglich, diese Veloverbindung umzusetzen. Es ist klar, wenn Sie das Veloprojekt gar nicht wollen, dann ist auch diese Synergie für Sie nicht wertvoll. Aber aus planerischer Sicht ist es natürlich sehr, sehr gut gelungen, dass man es schafft, die Veloverbindung und SBB-Bauprojekte miteinander zu koordinieren.

Noch ein Wort an die Autofahrerinnen und Autofahrer: Wissen Sie, es wird nicht möglich sein, in diesem engen, urbanen Raum, in dem wir leben, für die Autofahrer zusätzliche Spuren zu realisieren. Das heisst: Wenn Sie weniger Stau wollen, ist es eine der wenigen Möglichkeiten, zu versuchen, dass die Leute halt nicht Auto, sondern Bahn und Bus fahren oder eben auch das Fahrrad verwenden und deshalb eine gewisse Entlastung für den MIV stattfindet. Das ist die einzige Möglichkeit, zusätzliche Spuren sind völlig illusorisch.

Fazit: Der Berechnungsfehler der SBB hat das Projekt nicht teurer gemacht. Die Kostenschätzung vorher war zu tief, das ist der Grund. Diese Mehrkosten, die wir jetzt leisten müssen, können immerhin aufgeteilt werden. Es ist zwar sehr, sehr unschön, dass dieser Zusatzkredit nötig wurde. Der Mehrwert des Veloprojekts und des Brüttenertunnels überwiegt diesbezüglich aber deutlich, deshalb beantrage ich Ihnen im Namen des Regierungsrates, diesen Zusatzkredit zu bewilligen. Besten Dank.

Ratspräsident Beat Habegger: Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt, wenn ich das richtig verstanden habe. *(Die Kommissionspräsidentin widerspricht.)* War das ein Antrag auf Nichteintreten? *(Die Kommissionspräsidentin bestätigt, dass die SVP Ablehnung beziehungsweise Nichteintreten auf die Vorlage beantragt hat, was in der Vorlage 6036a aber nicht festgehalten ist.)*

Gut, dann stimmen wir jetzt über das Eintreten ab, um die Sache zu klären.

Abstimmung über Eintreten auf die Vorlage 6036a

Der Kantonsrat beschliesst mit 129 : 47 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), auf die Vorlage 6036a einzutreten.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Ratspräsident Beat Habegger: 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 über die Ausgabenbremse

Für Ziffer I der Vorlage 6036a stimmen 128 Ratsmitglieder. Das erforderliche Quorum von 91 Stimmen ist erreicht worden.

II.–IV.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.