

Antrag des Regierungsrates vom 9. September 2020

5654

**Beschluss des Kantonsrates
über den Bericht des Regierungsrates
über das Bauprogramm der Staatsstrassen
für die Jahre 2021–2023**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 9. September 2020,

beschliesst:

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2021–2023 wird Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Bericht

A. Anlass, Umfeld und Inhalt

Mit dem Bauprogramm gemäss § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat jährlich Bericht über die Bautätigkeit auf den Staatsstrassen für die nächsten drei Jahre. Das vorliegende Bauprogramm berücksichtigt den kantonalen Richtplan, Kapitel 4 «Verkehr», in der Gesamtrevisionsversion vom 18. März 2014, dessen jährliche Teilrevisionen sowie das vom Regierungsrat im Januar 2018 beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK 2018, RRB Nr. 25/2018).

Die Einnahmen und die (Investitions-)Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2021–2024, Planjahre 2021–2023, eingestellt. Aufgrund der Zuständigkeit des Bundes berücksichtigt das Bauprogramm in Bezug auf die Nationalstrassen nur die für den Kanton wichtigen oder finanzrelevanten Vorhaben.

Der Regierungsrat unternimmt grosse Anstrengungen, um die im kantonalen Richtplan vom 27. März 2017 und in den regionalen Richtplänen eingetragenen Schlüsselvorhaben im Bereich der Staatsstrassen einer raschen Umsetzung zuzuführen. Erfahrungsgemäss benötigt der Bewilligungsprozess für neue Infrastrukturen viel Zeit, weshalb als kurzfristige Massnahme der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr entsprechend der Vorgabe im kantonalen Richtplan eine besondere Bedeutung beigemessen wird. Die siedlungsverträgliche Gestaltung der Kantonsstrassen in dicht besiedelten Räumen wird daher ein wichtiges Ziel der Strasseninfrastrukturplanung bleiben. In diesem Zusammenhang wird auch die Steuerung des Verkehrs auf dem Staatsstrassennetz noch weiter an Bedeutung gewinnen. Weiter werden Netzergänzungen für sichere und schnellere Velo- und Fusswegverbindungen vorgesehen.

Das folgende Bauprogramm umfasst die Berichterstattung über die geplante kurz- und mittelfristige Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen zur Erreichung der übergeordneten Strategien und verkehrspolitischen Ziele. Die Massnahmen unterstützen die langfristigen Ziele und die Legislaturziele gemäss Richtlinien der Regierungspolitik 2019–2023, wie das Bestreben nach attraktiven und sicheren Strassen und Velo- und Fusswegen. Zudem soll die Siedlungsverträglichkeit der Staatsstrassen in den Ortszentren mit dem Fokus auf Geschwindigkeit, Trennwirkung, Sicherheit, Velo- und Fussverkehr sowie Aufenthaltsqualität verbessert werden (RRZ.6e). Unwägbarkeiten wie Einsparungen, einschliesslich der damit verbundenen Projektanpassungen und Rechtsmittelverfahren, der Koordinationsbedarf mit anderen Bauträgern wie Gemeinden, Werken, privaten Anstösserinnen und Anstössern, aber auch schwierige Verhandlungen über den Landerwerb wirken sich auf die Programmabwicklung aus.

B. Strassenbauprogramm für die Jahre 2021–2023: Berichterstattung

1. Fuss- und Radverkehrsanlagen

Allgemeine Ausgaben für Fussgängeranlagen: An der Praxis zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird wie in den zurückliegenden Jahren festgehalten. Es ist geplant, rund 10 Mio. Franken pro Jahr für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Siedlungsgebieten einzusetzen. Die Massnahmen umfassen Schutzvorrichtungen wie Schutzinseln, bauliche Trennungen oder ergänzende Gehwege zur sicheren Erschliessung von Neubaugebieten.

Zürichseeweg: Der Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Zürisee für alli» wurde mit den am 1. April 2016 in Kraft getretenen neuen Bestimmungen zum Uferwegbau im Strassengesetz umgesetzt (§ 28b StrG). Die nach der Überweisung des dringlichen Postulats KR-Nr. 16/2012 betreffend Seeuferwege ohne Enteignung eingestellten Planungsarbeiten für Uferwegprojekte wurden in der Folge wieder aufgenommen. Zudem passte der Kantonsrat aufgrund der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 310/2015 betreffend Beanspruchung von privatem Grundeigentum beim Bau von Uferwegen § 28c StrG dahingehend an, dass gegen den Willen der Eigentümerinnen und Eigentümer private Grundstücke grundsätzlich nicht für die Erstellung von Uferwegen beansprucht werden dürfen. Die Beanspruchung ist ausnahmsweise zulässig, wenn eine andere Führung des Uferwegs nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich ist. Diese Bestimmung ist erst seit dem 1. Februar 2019 in Kraft, sodass noch keine relevanten Erkenntnisse gewonnen werden konnten.

Auf dem Abschnitt zwischen dem Seeplatz und Giessen in Wädenswil soll ein Projekt erarbeitet werden. Beim Variantenstudium hat sich gezeigt, dass eine schwimmende Konstruktion zwar technisch machbar wäre, aber im Vergleich mit einem festen Steg am Ufer entlang deutliche Nachteile bei etwa gleichen Kosten aufweist. Deshalb wird die Variante mit festem Steg auf Pfählen entlang des Ufers weiterverfolgt. Die komplexen Planungen und die hohen Ansprüche an den Bau führen zu einer leichten Verzögerung: Die öffentliche Planauflage des Vorprojekts soll voraussichtlich 2022 erfolgen, die Auflage des Bauprojekts 2024. Die Ausführung ist für 2025 bis 2026 geplant. Zudem steht das Amt für Verkehr mit verschiedenen Gemeinden im Kontakt, um mit lokalen Verbindungen und Aufwertungsmassnahmen die Fussverbindung entlang des Ufers attraktiver zu gestalten.

Fil Bleu Glatt: Mit dem Projekt soll eine durchgängige attraktive Fuss- und Veloverbindung erstellt und der Glattraum allgemein als Naherholungsgebiet aufgewertet werden. Vorhandene landschaftliche und ökologische Besonderheiten und Werte werden dabei erhalten und gefördert. Der Lösungsansatz sieht Massnahmen zur Verbesserung der Bewegungsqualität für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Steigerung der Erholungsqualität durch Schaffung von attraktiven Aufenthaltsräumen vor. Zudem sind gezielte Aufwertungsmassnahmen mit hoher Vernetzungsqualität vorgesehen. Die den Fuss- und Veloverkehr betreffenden Massnahmen umfassen konkret den Aus- und Neubau eines chaussierten Glattuferwegs auf 4 m Breite, die Schaffung von parkähnlichen Abschnitten und punktuellen Zugängen an die Glatt, die Gestaltung der Uferstreifen im Sinne des Natur- und Landschaftschutzes sowie des Hochwasserschutzes. Grundsätzlich können die ver-

schiedenen Massnahmen unabhängig voneinander umgesetzt werden, ihre grösste angestrebte Wirkung entfaltet sie jedoch als Gesamtpaket innerhalb der Abschnitte. Die Umsetzung erfolgt abschnittsweise unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen durch Projekte im Umfeld, wie zum Beispiel den Stadtpark Opfikon, und wird rund zehn Jahre in Anspruch nehmen.

2. Öffentlicher (Strassen-)Verkehr

Aufwendungen für Strasseninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs wie Busspuren, Steuerungsmassnahmen zur Busbevorzugung und die Sicherstellung des hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr im Strassenraum werden durch den Strassenfonds finanziert. Erfahrungsgemäss ist auch weiterhin von jährlichen Aufwendungen von 2 Mio. bis 3 Mio. Franken auszugehen. Zusätzlich ist in den Konzepten der Regionalen Verkehrssteuerung (vgl. Ziff. 5) eine Reihe von Massnahmen für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. Diese sind in der Rechnung unter dem Titel «Verkehrsmanagement» aufgeführt (vgl. Abschnitt D, Tabelle 1 Gesamtrechnung).

3. Nationalstrassen

3.1 Leistungen des Kantons zugunsten der Nationalstrasse

Nationalstrassen neu (Oberlandautobahn), Uster Ost bis Anschluss Hinwil: Mit der Anpassung des Nationalstrassennetzes auf den 1. Januar 2020 ist die Strassenverbindung zwischen dem Brütiseller Kreuz und der Kantonsgrenze zum Kanton St. Gallen ins Eigentum des Bundes übergegangen und zur A15 umbenannt worden. Damit verfügt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) über die Legitimation, die Projektierung der neuen Netzelemente anzugehen. Am 7. Februar 2020 konnten die umfangreichen Vorarbeiten des Kantons Zürich für das Lückenschlussprojekt Uster Ost – Hinwil, Betzholz, dem ASTRA übergeben werden. Dort werden die Unterlagen zurzeit geprüft und eine Projektinitialisierung durchgeführt. Der erste formelle Schritt gemäss Bundesgesetz über die Nationalstrassen (SR 725.11) wird in einem sogenannten Generellen Projekt bestehen, das vom Bundesrat zu genehmigen ist. Das ASTRA geht davon aus, dass dies 2024 erfolgen kann. Der Kanton Zürich hat sich bereit erklärt, in dieser Übergangsphase des Jahres 2020 die erforderlichen Grundwassermessungen in der Region fortzusetzen. Damit kann die Zeitreihe lückenlos erfasst werden, was sich positiv auf den weiteren Projektverlauf auswirkt.

3.2 Nationalstrassenprojekte in der Verantwortung des Bundes

Die nachfolgend aufgeführten Nationalstrassenprojekte liegen seit dem 1. Januar 2008 in der alleinigen Verantwortung des Bundes. Die Berichterstattung beschränkt sich auf den Stand der Vorhaben und die Zielsetzungen des Regierungsrates in der Begleitung der Projekte.

Glattalautobahn: Die Glattalautobahn wurde im Rahmen der durchgeführten Anpassung neu in den Netzbeschluss aufgenommen. Anders als die Lückenschliessung der Oberlandautobahn handelt es sich bei diesem Streckenabschnitt aber um ein Projekt im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung, das somit in der alleinigen Verantwortung des Bundes liegt. Seit Anfang 2020 wird das Generelle Projekt durch das ASTRA bearbeitet.

N1 Limmattaler Kreuz – Verzweigung Zürich Nord (Ausbau Nordumfahrung Zürich): Der rasche 6-Spur-Ausbau des Nordrings und der Bau des 3. Gubristtunnels hat für den Regierungsrat höchste Priorität. Inzwischen konnte der östliche Streckenteil zwischen der Verzweigung Zürich Nord und dem Anschluss Zürich Affoltern mit allen sechs Fahrstreifen dem Verkehr übergeben werden. Die Arbeiten an der dritten Röhre des Gubristtunnels einschliesslich der Überdeckung in Weinigen sind ebenfalls im Zeitplan. Die Inbetriebnahme des 6-Spur-Ausbaus (drei Röhren) ist für 2025 geplant. Im Zuge des Ausbaus ist die Landschaftsverbindung Überdeckung Katzenssee entstanden. Der Kanton leistet daran einen Beitrag von 25 Mio. Franken. Diese Kosten sind im Budget 2020 und KEF 2020–2023 eingestellt.

SN1.4 Schöneich-Aubruigg, Einhausung der Autobahn Schwamendingen: Die Arbeiten sind im Gang. Die Fertigstellung ist für Ende 2024 geplant. Die Aufwendungen für den Beitrag des Kantons im Umfang von 73,3 Mio. Franken sind im Budget und im KEF eingestellt.

Ausbauten im Raum Winterthur: Im Raum Winterthur sieht der Bund verschiedene Massnahmen vor. Für den Abschnitt zwischen Oberwinterthur bis Ohringen hat das ASTRA im Frühjahr die erste Pannestreifenumnutzung (PUN) im Raum Zürich dem Verkehr übergeben. Eine PUN kann in Zeiten mit hoher Belastung die Kapazität zeitweise erhöhen, in dem der Pannestreifen als zusätzlicher Fahrstreifen genutzt wird. Dies bedingt aber den Einsatz komplexer Verkehrstechnik. Weiter steht auf dem Abschnitt während des Betriebs als Fahrstreifen kein Pannestreifen zur Verfügung. Deshalb ist der Bau zusätzlicher Nothaltebuchten erforderlich. Da die Umrüstung des Fahrstreifens eine zeitweise Kapazitätserhöhung darstellt, ist aus planungsrechtlicher Sicht ein Planauflageverfahren erforderlich. Für den Abschnitt der A1 zwischen Ohringen bis Effretikon erarbeitet das ASTRA derzeit ein Unterhaltsprojekt, das ebenfalls eine PUN umfasst. Für den Abschnitt der A1 zwischen Effretikon bis Zürich Ost wird ein Unterhaltsprojekt mit einer PUN umgesetzt. Die Hauptarbeiten dazu sind im Gang.

Die Planungsarbeiten zum 6-Spur-Ausbau der Umfahrung Winterthur werden parallel dazu vorangetrieben. Derzeit wird ein Generelles Projekt erarbeitet. Eine Inbetriebnahme ist allerdings nicht vor 2035 zu erwarten.

Weiter projektiert das ASTRA den 4-Spur-Ausbau der A4 zwischen Kleinandelfingen und der Verzweigung Winterthur Nord, für den die Plangenehmigung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation demnächst erwartet wird. Im Rahmen der 2019 zwischen dem ASTRA, dem Kanton und den Standortgemeinden unterzeichneten Absichtserklärung ist das ASTRA bereit, von den Gemeinden bewilligte Erdwälle zusammen mit dem Projekt umzusetzen. Der Kanton hat sich bereit erklärt, dieses Vorhaben mit höchstens 1 Mio. Franken zu unterstützen. Die Baubewilligungen der Gemeinden sind im Frühjahr 2020 erteilt worden und rechtskräftig. Damit ist die Voraussetzung geschaffen, dass diese Erdwälle im Rahmen des Ausbaus wieder erstellt werden können. Mit einer Inbetriebnahme des Ausbauprojekts kann ab 2025 gerechnet werden.

4. Staatsstrassen

4.1 Wirkungsziele

Weiterhin ist das Kantonsstrassennetz bezüglich der Verkehrssicherheit und – insbesondere in den stark verkehrsbelasteten Agglomerationsgebieten – bezüglich des Verkehrsflusses zu verbessern. Dabei werden die folgenden Ziele verfolgt:

- Punktueller Ausbau des Kantonsstrassennetzes an stark belasteten oder überlasteten Stellen gemäss Richtplan.
- Stetiger Ausbau der Veloinfrastruktur gemäss Velonetzplan des Kantons.
- Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur im Alltags- und Freizeitverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Gestaltung des Strassenraums innerorts durch lokale Strassenraumanpassungen in Koordination mit Werkleitungsbauten und/oder baulichen Unterhaltsmassnahmen. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden und weiteren Beteiligten, insbesondere hinsichtlich der Bewilligungsverfahren, der Regelung der Kostentragung und der Ausführungstermine.
- Behebung von Unfallschwerpunkten.

- Weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Staus an Knoten durch bauliche und steuerungstechnische Massnahmen, wenn nötig, eingebunden in koordinierte regionale Verkehrssteuerungen.
- Vorkehrungen zur Verflüssigung des Verkehrs mit verkehrstrennenden und -koordinierenden Massnahmen sowie mit Anlagen für Busbevorzugungen zur Vermeidung von Verlustzeiten durch Staus und zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs.

4.2 Massnahmen in Projektierung und Realisierung

Die Vorhaben mit Kosten von mehr als 3 Mio. Franken, die sich in Projektierung bzw. Realisierung befinden und damit in der Verantwortung des Tiefbauamtes liegen, werden im Folgenden näher erläutert:

Adliswil, Zürichstrasse: Zwischen den Gebieten Dietlimoos-Moos, Sunnau und der Stadtgrenze zu Zürich soll in den kommenden Jahren ein neuer Stadtteil entstehen. Das Strassenprojekt setzt das Betriebs- und Gestaltungskonzept der Stadt Adliswil um und wertet den Strassenraum auf. Dazu wird die Zürichstrasse in diesem Abschnitt erneuert sowie mit Lichtsignalen und Busbevorzugungssystemen ergänzt. Das Strassenprojekt kostet insgesamt 14,3 Mio. Franken. Die Stadt Adliswil hat mit Stadtratsbeschluss vom 8. Mai 2018 einen Kostenanteil von 5,8 Mio. Franken bewilligt. Der Regierungsrat hat die gebundenen Ausgaben von 1,8 Mio. Franken bewilligt (RRB Nr. 680/2018) und der Kantonsrat hat am 27. Mai 2019 dem Objektkredit von 12,5 Mio. Franken einstimmig zugestimmt (Vorlage 5474). Die Festsetzung durch den Regierungsrat erfolgte am 21. August 2019 (RRB Nr. 721/2019). Als Folge der aufwendigen Verkehrs- und Bauphasenplanung ist der Baubeginn neu für März 2021 vorgesehen.

Bülach, Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald: Am 29. Mai 2017 hat der Kantonsrat einen Objektkredit für den 4-Spur-Ausbau der Strasse beschlossen (Vorlage 5288). Das Projekt wurde nach § 16 StrG Anfang 2020 öffentlich aufgelegt. Für die Umlegung einer Erdgashochdruckleitung wird ein zusätzliches Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht durchgeführt. Die beiden Verfahren werden miteinander koordiniert. Sofern keine Rechtsmittel ergriffen werden, kann mit dem Bau Ende 2021 begonnen werden.

Dübendorf, Parkway: Der Parkway dient der Erschliessung des Innovationsparks Zürich. Die Stichstrasse soll mit einer Lichtsignalanlage an die Wangenstrasse angeschlossen werden. Während der Veloverkehr in Richtung Hegnau/Volketswil bis zur Ueberlandstrasse durchgebunden wird, endet der Parkway etwa auf Höhe der Säntisstrasse. Die Um-

setzung des Parkways erfolgt etappenweise abgestimmt auf die Entwicklung des Innovationsparks. Der Anschlussknoten mit Zufahrt zum Innovationspark soll 2024 in Betrieb gehen, der gesamte Parkway voraussichtlich 2026. Mit dem Entscheid des Verwaltungsgerichts vom 8. Juli 2020 wurde der kantonale Gestaltungsplan für den Innovationspark aufgehoben. Die Arbeiten für die Erschliessungsstrasse werden deshalb so lange sistiert, bis ein rechtskräftiges Planungsrecht geschaffen ist.

Eglisau, Umfahrung: Die zuletzt in der Machbarkeitsstudie von 2017 untersuchten Brückenvarianten beeinträchtigen das national und kantonal bedeutende Schutzobjekt Trockenstandort Stampfi-Vogelsang und sind deshalb aus naturschutzrechtlichen Gründen als nicht bewilligungsfähig beurteilt worden. In der Folge wurde für eine abgesetzte Brückenvariante in der Randlage des betroffenen Schutzgebietes ein Projektwettbewerb mit Präqualifikation durchgeführt. Die vorgeschlagene Brücke der Calatrava Valls SA gewann den Wettbewerb. Bis Ende 2020 soll eine Projektstudie für die Gesamtumfahrung einschliesslich der Anschlussstrecken zur Brücke vorliegen.

Eglisau, Schaffhauser- und Zürcherstrasse: Bis zum Bau einer neuen Umfahrung ist der Verkehrsfluss auf der heutigen Kantonsstrasse durch Eglisau mit einem Betriebskonzept aus entsprechenden Verkehrsmanagementmassnahmen (Lichtsignalanlagen, Fussgängerübergängen und Knotenanpassungen) zu verbessern. Damit einhergehend soll der Strassenraum siedlungsverträglicher gestaltet werden. Ziel ist es, den Verkehrsfluss zu verstetigen, um Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen und die Ab- und Einbiegemöglichkeiten für den innerörtlichen Verkehr zu verbessern. Das komplexe Vorhaben ist mit den weiteren Planungen der Gemeinde Eglisau abgestimmt. Die Umsetzung des Betriebskonzepts wird in Abstimmung mit der Gemeinde erfolgen und zeitlich auf den Ausbau Hardwald abgestimmt.

Hinwil, Zürich-/Dürntner-/Bachtelstrasse: Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden soll an den Knoten Zürich-/Dürntnerstrasse und Dürntner-/Bachtelstrasse je ein neuer Kreisel gebaut werden. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit müssen die Strassen im gesamten Projektperimeter instand gesetzt werden. Das Projekt kostet insgesamt 9,6 Mio. Franken. Die Gemeinde Hinwil hat mit Beschluss des Gemeinderates vom 10. Juli 2019 und mit Beschluss der Gemeindeversammlung vom 4. Dezember 2019 eine Kostenbeteiligung von 1,7 Mio. Franken zugesichert. Der Regierungsrat hat die gebundenen Ausgaben von 3,2 Mio. Franken unter Vorbehalt der Bewilligung des Objektkredites durch den Kantonsrat bewilligt und das Projekt festgesetzt (RRB Nr. 532/2020). Im Falle einer Zustimmung des Kantonsrates zum Objektkredit von 6,4 Mio. Franken (Vorlage 5629) ist der Baubeginn für September 2021 vorgesehen.

Ottenbach, Obfelden, Autobahnzubringer zur N4 Anschluss Affoltern a. A.: Der Zusatzkredit für den Autobahnzubringer A4 Obfelden/Ottenbach wurde vom Kantonsrat am 27. Januar 2020 bewilligt (Vorlage 5529a). Die Bauarbeiten haben im August 2020 begonnen und dauern voraussichtlich bis Mai 2023. Die Vorhaben der flankierenden Massnahmen werden zurzeit detailliert ausgearbeitet und sollen nach der Inbetriebnahme des Autobahnzubringers A4 Obfelden/Ottenbach umgesetzt werden.

Schlieren, Bernstrasse/Engstringerstrasse: Eine neue Unterquerung der bestehenden Kreuzung in Ost-West-Richtung ermöglicht die Aufnahme des Verkehrs, der sich durch den Bau der Limmattalbahn auf die Bernstrasse verlagert. Der Ausbau der Engstringerkreuzung wird voraussichtlich Investitionskosten von 47 Mio. Franken bewirken. Die Planaufgabe nach § 16 StrG erfolgte im Sommer 2019. Im Rahmen des Verfahrens hat der Stadtrat Schlieren gegen das Projekt Einsprache erhoben. Zur Bereinigung der offenen Fragen werden zurzeit zwischen der Stadt und dem Kanton Gespräche geführt.

Wangen-Brüttisellen, Knoten Zürichstrasse/A53 «Flamingo»: In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wangen-Brüttisellen und neu auch mit dem ASTRA, das seit 1. Januar 2020 Eigentümer der Oberlandautobahn A15 ist, soll der Knoten Flamingo umgebaut, der Autobahnanschluss A1/A15 ausgebaut und die Zürichstrasse instand gesetzt werden. Nach Abweisung der Beschwerde durch das Verwaltungsgericht ist die Projektfestsetzung rechtskräftig. Die Vorarbeiten im Bereich der neuen Stationsstrasse haben unmittelbar nach dem Abschluss der Strassenbauarbeiten Zentrum Dietlikon Süd begonnen. Derzeit ist das Landerwerbsverfahren noch nicht abgeschlossen und der Baubeginn somit noch nicht gesichert. Der Start der Hauptarbeiten ist im Frühjahr 2021 geplant. Gesamthaft wurden für das Strassenbauprojekt 19,9 Mio. Franken bewilligt, wobei der Anteil des Kantons 12,4 Mio. Franken beträgt.

Weiningen, Limmatbrücke, Überlandstrasse/Neue Niederholzstrasse: Im Bereich der Fahrweid sind flankierende Massnahmen zur Nordumfahrung vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird die neue Niederholzstrasse als Umfahrungsstrasse an die Überlandstrasse angeschlossen. Entlang der Überlandstrasse soll ein Teilabschnitt für das Pilotprojekt Veloschnellroute gemäss genehmigtem Velonetzplan umgesetzt werden. Zudem wurde der Projektperimeter erweitert und das Vorhaben Verbreiterung Limmatbrücke in das Projekt integriert. Die Kosten belaufen sich auf rund 33 Mio. Franken, das ASTRA beteiligt sich im Umfang von 8 Mio. Franken. Der Antrag zur Bewilligung eines Objektkredites soll dem Kantonsrat im Herbst 2020 gestellt werden. Die Umsetzung der Massnahmen ist ab April 2023 vorgesehen und dauert voraussichtlich zwei Jahre.

Wetzikon, Knoten Zürcherstrasse/Usterstrasse: Mit dem geplanten Knotenumbau und der angestrebten Verkehrsverlagerung von der Uster- auf die Zürcher- und Weststrasse sollen im Rahmen der «Strategie Strassennetz Wetzikon» die Wohnquartiere entlang der Usterstrasse vom Durchgangsverkehr und von übermässigen Lärmbelastungen entlastet werden. Dadurch kann die Usterstrasse als wichtige innerörtliche Veloverbindung gestärkt werden. Flankierend dazu sollen umfangreiche Revitalisierungsmassnahmen beim Aabach umgesetzt und die Vorgaben an eine künftige Veloschnellroute berücksichtigt werden. Seit dem 1. Januar 2020 ist die Zürcherstrasse Teil der A15 und im Eigentum des ASTRA, das damit auch für die Projektierung und Realisierung dieses Vorhabens zuständig wäre. Da mit dem Ausbau des Knotens verschiedene Abhängigkeiten zu kantonalen Aufgaben (Verkehrslenkungen, Revitalisierung, Radweg) und zur Stadt Wetzikon (Gemeindestrassen) bestehen und die Umsetzung nur im Rahmen einer gesamtheitlichen Projektierung und Realisierung möglich ist, konnte mit dem ASTRA vereinbart werden, dass das Vorhaben unter der Leitung des Kantons weiterbearbeitet wird. Das ASTRA und die Stadt Wetzikon werden in die weiteren Arbeiten eng einbezogen. Eine Verwirklichung ist frühestens ab 2023 möglich.

Zürich, Rosengartentram und -tunnel: Die Stimmberechtigten lehnten am 9. Februar 2020 das Projekt ab. Damit liegen die Planung und Realisierung von Massnahmen auf dieser Achse wieder gemäss §§ 43 ff. StrG in der Zuständigkeit der Stadt Zürich.

4.3 Massnahmen in Planung

Die weiteren Vorhaben mit Kosten von mehr als 3 Mio. Franken, die sich noch in einer früheren Planungsphase und damit in der Verantwortung des Amtes für Verkehr befinden, werden im Folgenden näher erläutert:

Bassersdorf, Verlegung Kantonsstrasse: Die Trassierung des künftigen Brüttenertunnels der SBB macht eine Verlegung der heutigen Bahnquerung der Baltenswilerstrasse erforderlich. Die durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung umfasste die Beurteilung verschiedener Linienführungen und Anschlüsse. Neben dem Ersatz des aufzuhebenden Strassenabschnitts südlich der Gleisanlagen mit Anschluss an die Zürichstrasse wurde auch die Möglichkeit einer Weiterführung bis zur Klotenerstrasse im Bereich Grindel positiv bewertet, wobei die Weiterführung verschiedene umweltrechtliche und raumplanerische Risiken aufweist, die vor einem abschliessenden Entscheid in vertiefenden Studien zu klären waren. Die nun vorliegende Vertiefung kommt zum Schluss, dass auf diese Weiterführung verzichtet werden soll. Neben umweltrechtlichen Hindernissen wurde vor allem die Verkehrsverlagerung aus dem übergeordneten Strassennetz auf das Zentrum der Stadt

Kloten negativ bewertet. Der Lückenschluss südlich der Bahngleise mit Anschluss an die Zürichstrasse ist Bestandteil des Vorprojekts zum Brüttenertunnel und wird im Rahmen der Revision 2020 in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Grünigen, Umfahrung: Der Regierungsrat hat sich mit Beschluss Nr. 466/2012 für eine Umfahrung des historischen Ortskerns mit einer Brücke entschieden. 2017 wurde ein Wettbewerbsverfahren, in dem interdisziplinäre Architekturteams an einer Optimierung des Projekts im Sinne der Hinweise der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) arbeiteten, durchgeführt. Das zur Realisierung vorgesehene Projekt gewährleistet die bestmögliche Integration der Umfahrungsstrasse sowie des Brückenbauwerks in das anspruchsvolle landschaftliche und bauliche Umfeld. Aus dem Studienauftrag ist der Vorschlag der Calatrava Valls SA als Siegerprojekt hervorgegangen. Der Regierungsrat wird demnächst einen Beschluss zum weiteren Vorgehen fassen. Anschliessend soll ein Vorprojekt ausgearbeitet werden. Eine Realisierung ist frühestens ab 2026 möglich.

Neeracherried, Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet: Am 6. Mai 2015 erstattete der Regierungsrat Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 302/2010 der Kommission für Planung und Bau betreffend Kreditvorlage für die Verlegung der Strassen aus dem Neeracherried (Vorlage 5197). In ihrem Gutachten vom 21. Dezember 2015 beurteilte die ENHK die Richtplanvariante in einer Gesamtbeurteilung der Aufwertungen im Kernbereich der Schutzobjekte und der neuen Eingriffe in den landwirtschaftlich geprägten Umgebungsbereichen als positiv, sofern sämtliche Optimierungsmöglichkeiten ausgeschöpft und alle bestehenden Verbindungen (Strassen, Fuss- und Radwege) vollständig zurückgebaut werden. Dieses Ergebnis wurde in der Folge den Standortgemeinden und den beteiligten Naturschutzorganisationen vorgestellt. In einer gemeinsamen Stellungnahme legten sie im Frühjahr 2017 ein eigenes Lösungskonzept vor, das von der Volkswirtschaftsdirektion geprüft wurde. Der Richtplaneintrag wird unter engem Einbezug der Gemeinden und Naturschutzorganisationen gemäss RRB Nr. 74/2018 vorgenommen. In der Zwischenzeit wurden mit den Standortgemeinden und einer Vertretung von BirdLife weitere Vertiefungen des von ihnen 2017 vorgeschlagenen Konzepts vorgenommen. Der Regierungsrat wird demnächst einen Beschluss zum weiteren Vorgehen fassen.

Uster, Strasse Uster West: Die Strasse Uster West schafft eine neue, niveaufreie Querung der SBB-Linie zur Entlastung der beiden Übergänge Winterthurer- und Zürichstrasse. Der geplante Strassenverlauf gemäss Auflageprojekt hat sich inzwischen als nicht vereinbar mit der angepassten und neu festgesetzten Schutzverordnung für das Glatteneried erwiesen und ist somit nicht mehr bewilligungsfähig. Prüfungen von Linienanpassungen haben zu keiner zweckmässigen Anpassung

des Projekts geführt, weshalb nun auf eine Weiterverfolgung des Projekts verzichtet werden muss. Mit dem geplanten SBB-Doppelspurausbau zwischen Uster und Aathal werden sich die Schliesszeiten der Barrieren auf der Zürich- und Winterthurerstrasse verlängern. Damit wird sich die Stausituation für den Strassenverkehr an den Barrieren in Uster ab 2035 ebenfalls verschärfen. Aus diesem Grund wird angestrebt, eine oder mehrere niveaufreie Querungen der Bahnlinie im Zusammenhang mit dem Ausbauprojekt der S-Bahn umzusetzen. Dazu wird in Zusammenarbeit mit den SBB und der Stadt Uster die Machbarkeit möglicher Varianten geklärt.

Wetzikon, Westtangente: Die Westtangente besteht aus verschiedenen Abschnitten. Der Abschnitt zwischen der Zürich- und der Usterstrasse wird nach dem positiven Entscheid des Bundesgerichts umgebaut und sollte 2022 in Betrieb sein. Für den Abschnitt Motoren- bis Kastellstrasse wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet, um einen siedlungsverträglichen Verkehrsablauf sicherzustellen. Dieser Abschnitt wird nur zusammen mit dem Bau des letzten Abschnitts Kastell- bis Pfäffikerstrasse umgesetzt. Für die Beurteilung der Auswirkungen dieses Abschnitts auf die bundesrechtlich geschützte Landschaft und die Moorbiotope liegt ein Gutachten der ENHK vor, dessen Erkenntnisse in die weitere Projektierung einfließen. Die noch ausstehenden Abschnitte erfordern Investitionen von voraussichtlich rund 45 Mio. Franken.

5. Verkehrsmanagement

Regionale Leitzentrale für den Verkehrsraum Zürich: Mit Verkehrsmanagement lässt sich der Strassenraum effizienter nutzen. Grundlage dafür ist die koordinierte Zusammenarbeit der Strassenbetreiber, also zwischen dem Kanton, den Städten Zürich und Winterthur sowie dem Bund. Diese Akteure verstärken ihre Zusammenarbeit laufend und bauen den Datenaustausch zwischen ihren Netzen aus. Die Verkehrsdaten können auch Dritten zur Verfügung gestellt werden. Ein wesentliches Projekt namens «Verkehr online» liegt in der Verantwortung des Tiefbauamtes und hat zum Ziel, alle Messstellen des Kantons stetig verfügbar zu haben und damit einen optimalen Datenaustausch zwischen den Strassennetzbetreibern Bund, Kanton und Stadt Zürich zu ermöglichen.

Regionale Verkehrssteuerung (RVS): Mit den Massnahmen der RVS-Konzepte wird in den Agglomerationen Limmattal und Glattal ein städtisches Strassenverkehrssystem umgesetzt. Die RVS-Massnahmen bezwecken eine Verstetigung des Verkehrsflusses, damit die Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und mit strassengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb der Ag-

glomerationen auch bei weiterem Verkehrswachstum verlässlich bleiben. Diese Massnahmen werden mit dem vom Kantonsrat am 26. April 2010 bewilligten Rahmenkredit von 60,5 Mio. Franken finanziert (Vorlage 4603). Das Konzept sieht insbesondere Busbeschleunigungen durch Knotenumbauten und neue Lichtsignalregelungen vor. Für 34 Massnahmen mit einem voraussichtlichen Investitionsvolumen von rund 29 Mio. Franken liegen Vorprojekte vor bzw. werden solche erarbeitet. Verschiedene RVS-Massnahmen sind Bestandteil der Agglomerationsprogramme. Diese Massnahmen werden bei der Beurteilung der Programme durch den Bund besonders berücksichtigt. Der Bund sieht für die Umsetzung der baulichen Massnahmen Beiträge bis 35% vor.

6. Lärmschutz

Im Rahmen des kantonsweiten Lärmsanierungsprogramms nach Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) sind die Akustikprojekte in allen Gemeinden ausgelöst bzw. in den meisten Gemeinden bereits abgeschlossen. Aufgrund der neueren Rechtsprechung und vieler Einsprachen von Betroffenen sind bei den noch verbleibenden Arbeiten für einen Grossteil der Strassen mit Grenzwertüberschreitungen die Möglichkeiten einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu untersuchen. Dies führt zu wesentlichen Verzögerungen, sodass die Arbeiten in verschiedenen Gemeinden voraussichtlich erst 2022 abgeschlossen werden können. Mit der Änderung der LSV vom April 2018 wurde die Möglichkeit zum Bezug von Bundesbeiträgen bis Ende 2022 verlängert. Allerdings beschränkt sich das Angebot auf die Ausschöpfung der bisher gesprochenen Mittel.

Zurzeit befindet sich die Änderung von Art. 21–24 LSV in der Vernehmlassung. Damit wird die Lärmsanierung zur Daueraufgabe. Es ist vorgesehen, ab 2025 neue Programmvereinbarungen (PV) zwischen Bund und Kantonen abzuschliessen. Bis dahin soll die laufende PV 3 ein weiteres Mal verlängert werden.

7. Werkhöfe

Im Rahmen des normalen Unterhaltes der Werkhöfe werden laufend verschiedene kleinere Investitionen getätigt. Zwei Vorhaben in Verantwortung des Strasseninspektorats mit Kosten von mehr als 3 Mio. Franken werden im Folgenden näher erläutert:

Neubau Werkhof Bülach: Um die in verschiedenen Mietliegenschaften untergebrachten Nutzungen zusammenzuführen, soll auf dem kantonseigenen Areal «Im Hof» in Bülach ein Werkhof für den Unterhaltsbezirk 2 des Tiefbauamtes entstehen. Der Neubau des Werkhofs umfasst einen Büro-, einen Werkstatt- und einen Lagerbereich sowie

eine Einstellhalle. Zudem ist ein Aussenbereich mit verschiedenen Abstellflächen und zwei Salzsilos vorgesehen. Der Projektwettbewerb wurde durchgeführt und mit Beschluss vom 27. Mai 2019 bewilligte der Kantonsrat einen Objektkredit für den Neubau (Vorlage 5468).

Komplettsanierung/Neubau Werkhof Affoltern a.A.: Der in die Jahre gekommene Werkhof Affoltern (Baujahr 1970) genügt den heutigen Bedürfnissen nicht mehr. Die derzeitige Verteilung der Nutzung im Dienstgebäude ist nicht optimal und soll mittels verschiedener Umbaumassnahmen neu organisiert werden. Mit dem Neubau einer Einstellhalle soll Platz geschaffen werden für die zusätzlichen Fahrzeuge, Maschinen und Geräte, die ein moderner Betrieb erfordert. Die bestehende Salzhalle wird durch ein neues Silo ersetzt. Im Rahmen der Umbau- und Neubaumassnahmen soll der Gebäudebestand instand gesetzt werden. Zurzeit läuft die Projektierung, auf deren Grundlage eine Kreditvorlage erstellt werden kann.

C. Gesamtverkehrliche Würdigung

Das Strassennetz ist das Hauptelement im Gesamtverkehrssystem des Kantons Zürich. Um den grösstmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzen zu erzielen, werden bei Neu-, Aus- und Umbauten frühzeitig die verschiedenen Bedürfnisse abgestimmt und die Wirkungen berücksichtigt. Berücksichtigt werden dabei die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden wie auch die gewünschte Umwelt- und Siedlungsentwicklung (§ 14 StrG).

Grundlage für diese Planung ist das 2018 vom Regierungsrat beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK 2018), mit dem der Regierungsrat die Grundsätze seiner Verkehrspolitik festgelegt hat. Die mit dem GVK 2018 definierten Leitsätze stützen sich auf den kantonalen Richtplan sowie die langfristigen Ziele des Regierungsrates und berücksichtigen die Beschlüsse des Kantonsrates für den öffentlichen Verkehr (öV), die Strassen und den Luftverkehr. Aus den Leitsätzen sind konkrete Ziele abgeleitet, die beschreiben, welche Zustände das Verkehrssystem bis 2030 erreichen soll und welche Entwicklungen angestrebt sind. Gemäss Ziel 2.2 des GVK 2018 soll der Anteil des öV am Modal Split von 30% (Ist-Wert 2013) bis auf 40% im Jahr 2030 gesteigert werden. Grundlage hierfür sind alle Wege im öV und MIV im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr an einem durchschnittlichen Werktag. Die durchschnittlich im Personenverkehr zurückgelegte Tagesdistanz der Wohnbevölkerung im Kanton Zürich betrug 2015 insgesamt 34,9 km, wovon 20,0 km auf den MIV, 11,1 km auf den öV, 2,1 km auf den Fuss- und 1,0 km auf den Veloverkehr entfielen (Übrige 0,7 km).

Im Ziel 2.1 des GVK 2018 wird eine Verringerung der Gesamtdistanz sowie der Distanzen für öV und MIV bei gleichzeitiger Zunahme der Tagesdistanzen im Fuss- und Veloverkehr angestrebt.

Für die «Strategie 3: Strassen» ist das kantonale Strassennetz abschnittsweise in die Funktionen Durchleiten, Verbinden und Erschliessen unterteilt. Der Kanton optimiert die Bewirtschaftung des Strassennetzes in den hochbelasteten urbanen Gebieten. Mittels Verkehrssteuerung wird der Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz gebündelt, Stauzeiten möglichst verkürzt sowie MIV und öV flüssiger und zuverlässiger gemacht. Mittels Betriebs- und Gestaltungsmaßnahmen wird die Siedlungsverträglichkeit der Staatsstrassen verbessert. Angestrebt werden eine homogene, dem Umfeld angepasste Geschwindigkeit, die Verringerung der Trennwirkung, die Verbesserung der Sicherheit und die Gewährleistung einer guten Aufenthaltsqualität im Strassenraum. Das Angebot für den Velo- und Fussverkehr wird attraktiver und sicherer ausgestaltet. Der Kanton sichert durch bauliche und betriebliche Massnahmen kurze und zuverlässige Reisezeiten von Tram und Bus.

Die im Bauprogramm verzeichneten Massnahmen tragen dazu bei, diese Ziele und Strategien des GVK 2018 zu erreichen. Die Massnahmen sind ebenso konform zu den beim Bund eingereichten Agglomerationsprogrammen Limmattal, Stadt Zürich – Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland.

D. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2021 120 Mio., für 2022 112 Mio. und für 2023 99 Mio. Franken. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung (gerundete Beträge in Mio. Franken).

Aufgrund der Übergabe der zusätzlichen Nationalstrassenabschnitte an den Bund im Jahr 2020 wurde eine ausserordentliche Abschreibung von 62 Mio. Franken vorgenommen.

Tabelle 1: Gesamtrechnung

(Budgetierte Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2019	Schätzung 2020	KEF 2021	KEF 2022	KEF 2023
Bruttoausgaben					
Nationalstrassen	2	2	11	8	2
Staatsstrassen:	110	91	130	127	114
– Fussgängeranlagen	6	7	7	7	7
– Uferwege	0	0	6	6	6
– Radverkehrsanlagen	16	15	15	15	15
– Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strasseninfrastruktur für den öv)	71	62	95	92	80
– Verkehrsmanagement	9	5	5	5	5
– Lärmschutz	8	2	2	2	1
Werkhöfe	1	15	9	8	5
Summe Bruttoinvestitionen	113	108	150	143	121
abzüglich Beiträge Dritter					
Nationalstrassen	–1	–2	–9	–6	–2
Staatsstrassen	–13	–12	–21	–25	–20
Werkhöfe	0	0	0	0	0
Summe Beiträge Dritter	–14	–14	–30	–31	–22
Nettoausgaben					
Nationalstrassen	1	0	2	2	0
Staatsstrassen	97	79	109	102	94
Werkhöfe	1	15	9	8	5
Summe Nettoinvestitionen	99	94	120	112	99
Fondsbelastungen					
Abschreibungen (einschliesslich der ausser- ordentlichen Abschreibungen der National- strassen wegen NFA)	53	116	55	59	62

Tabelle 2: Verschuldung des Strassenfonds

Der Strassenfonds ist gemäss Rechnung 2019, Budget 2020 und KEF 2021–2024 gegenüber dem Staatshaushalt wie folgt verschuldet (Beiträge in Mio. Franken):

	Rechnung 2019	Budget 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022	Planjahr 2023	Planjahr 2024
Anlagevermögen	1915,2	1931,0	2015,3	2105,2	2197,9	2275,7
Fondsbestand	-1405,4	-1441,6	-1544,2	-1650,3	-1759,1	-1867,9
Finanzierung	-509,8	-489,4	-471,1	-454,9	-438,8	-407,8

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:
Silvia Steiner

Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli