

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 237/2025

Sitzung vom 22. Oktober 2025

1046. Anfrage (Verkehrssituation Bezirk Dielsdorf – viele Baustellen)

Kantonsrätin Barbara Franzen, Niederweningen, und Kantonsrat Stefan Schmid, Niederglatt, haben am 7. Juli 2025 folgende Anfrage eingereicht:

Die Verkehrssituation im Bezirk Dielsdorf hat sich aufgrund von Baustellen – teils wegen Strassensanierungen, teils wegen Fernwärmennetzausbau – stellenweise massiv verschlechtert. Die Bauarbeiten zum Ausbau des Fernwärmennetzes dauern voraussichtlich bis Mitte Dezember. Während dieser Zeit ist die Verbindungsstrasse «Hand» zwischen dem Furttal und Dielsdorf für den motorisierten Verkehr gesperrt. Zudem ist auch die Sanierung der Dielsdorfer- und Boppelserstrasse in Regensberg im Gange. Hier führt das kantonale Tiefbauamt erneut eine umfassende Sanierung durch. Auch hier kommt es zu Vollsperrungen, die den Verkehrsstrom behindern. So stauen sich im Furttal und im Grossraum Dielsdorf jeden Morgen und jeden Abend die Autos auf den Hauptverkehrsachsen. Insbesondere kommt es im Bereich zwischen Otelfingen und Watt/Regensdorf zu massiven Stausituationen und massivem Schleichverkehr in den umliegenden Gemeinden. Überdies hat die Regensdorfer Gemeindeversammlung den kantonalen Aus- und Umbauplänen der Wehntalerstrasse «Regensdorf Bahnhof Nord» eine Abfuhr erteilt und den Gemeinderat beauftragt, sich beim Kanton für eine Tunnellösung einzusetzen. Daher stellen sich Fragen zur weiteren Planung der Ertüchtigung der Wehntalerstrasse.

- Wir bitten den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:
1. Bei wem liegt die planerische Verantwortung für die erwähnten Projekte?
 2. Gibt es eine terminliche Gesamtplanung der Strassensanierungen und Energieprojekte im Bereich zwischen Otelfingen-Buchs-Regensdorf-Dielsdorf?
 3. Wie erfolgte die Zusammenarbeit zwischen dieser Planungsstellen mit den betroffenen Gemeinden?
 4. Wurde dabei bedacht, dass ein zeitgleiches Durchführen die Situation im Furttal massiv verschlechtert?
 5. Welche Auswirkungen hat der Entscheid der Regensdorfer Gemeindeversammlung auf die Planung des Aus- und Umbaus der Wehntalerstrasse im Gemeindegebiet Regensdorf? Wird dies den Entscheid des Regierungsrates zum Bauprogramm der Staatsstrassen beeinflussen?
 6. Welche Chancen räumt der Regierungsrat einem Tunnelprojekt im erwähnten Bereich ein?

7. Wie sieht der Kanton dazu den weiteren Prozess?
8. Wo steht das Vorprojekt zum Rückbau der beiden Kreisel in Dielsdorf (Dorfeingang von Richtung Regensdorf herkommend und in der Industrie), welche wieder zu Kreuzungen mit Lichtsignalen umgebaut werden sollen? Ist der Kanton bereit den Rückbau, aufgrund der Priorisierung der Investitionen, zu überdenken, zumal die Kreisel für den Verkehrsfluss als unproblematisch bezeichnet werden dürfen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Barbara Franzen, Niederweningen, und Stefan Schmid, Niederglatt, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die planerische Verantwortung für die Strassenprojekte auf Staatsstrassen (Wehntalerstrasse und Rückbau der beiden Kreisel in Dielsdorf) liegt beim Tiefbauamt, Abteilung Projektieren und Realisieren. Für reine Strassensanierungen (Dielsdorfer- und Boppelerstrasse in Regensberg) liegt die planerische Verantwortung beim Tiefbauamt, Abteilung Strasseninspektorat.

Zu Frage 2:

Alle Bauprojekte werden bezüglich Terminplanung und Verkehrsführung während der Bauarbeiten vom Tiefbauamt koordiniert. Dies gilt für kantonseigene Projekte und Projekte Dritter, die Kantonsstrassen berühren oder tangieren. Projekte auf Kommunalstrassen sind in der terminlichen Gesamtplanung nicht enthalten.

Zu Frage 3:

Das Projekt Wehntalerstrasse steht im Kontext der Gebietsentwicklung Bahnhof Nord und es finden regelmässig Koordinationssitzungen mit der Gemeinde und auch den SBB, den Vertretenden der privaten Baufeldentwicklungen und dem Amt für Mobilität statt. Die Planungen der verschiedenen Planungsträger sind, sowohl was Kosten und Termine betrifft als auch was bau- und verkehrstechnische sowie städtebauliche und regionalwirtschaftliche Fragestellungen anbelangt, aufeinander abgestimmt.

Die Instandsetzung der Dielsdorfer-/Boppelerstrasse wurde der Gemeinde Regensberg sowie möglichen Werkleitungseigentümern frühzeitig angezeigt, damit allfällige Werkleitungsarbeiten in das Instandsetzungsprojekt integriert werden konnten.

Zu Frage 4:

Ein spezialisiertes Verkehrsingenieurbüro hat ein Baustellenverkehrskonzept für die Arbeiten im Strassenraum im Zuge des Ausbaus des Fernwärmennetzes erarbeitet. Darin wurden sowohl die Leistungsfähig-

keit der eingesetzten Baustellen-Lichtsignalanlage als auch die Gewährleistung eines möglichst störungsfreien Verkehrsflusses nachgewiesen. Der Verkehr konnte über weite Strecken zweispurig geführt werden. Lediglich ausserhalb der Hauptverkehrszeiten erfolgte bei Bedarf eine wechselseitige einspurige Verkehrsführung mittels Lichtsignalanlage.

Die Anpassungen der Verkehrsanordnungen führten insbesondere in der Anfangsphase zu erhöhtem Stauaufkommen im Furttal sowie im Grossraum Dielsdorf. Mit der Zeit stabilisierte sich der Verkehrsfluss jedoch, mit Ausnahme von einzelnen Situationen, in denen es zu Überlastungen der A1 im Abschnitt zwischen dem Limmattal und Zürich Affoltern kam.

Zu Frage 5:

Die Gemeindeversammlung von Regensdorf hat am 16. Juni 2025 der Teilrevision des kommunalen Richtplans zugestimmt. Dem Antrag für eine kreuzungsfreie Nord-Süd-Verbindung sowie die Tieferlegung der Wehntalerstrasse wurde entsprochen. Der Gemeinderat erhielt den Auftrag, diese Anliegen im Richtplantext als Antrag an den Kanton für übergeordnete Festlegungen aufzunehmen, sie in den Plänen des kommunalen Richtplans als «Informationsinhalt» darzustellen und das vollständige Dossier anschliessend dem Kanton zur Genehmigung einzureichen.

Als «Informationsinhalt» führt dieser Antrag zu keiner für den Kanton unmittelbar verbindlichen Festlegung. Vielmehr bedeutet er, dass sich die Gemeinde den Auftrag gibt, im Rahmen der Beteiligung bei zukünftigen Revisionen bzw. Teilrevisionen des kantonalen Richtplans auf entsprechende Festlegungen hinzuwirken.

Aufgrund der Tatsache, dass das Projekt Wehntalerstrasse im Agglomerationsprogramm des Bundes, 4. Generation, enthalten ist, scheint es zurzeit nicht sinnvoll, das Bauprogramm Staatsstrassen anzupassen, weil damit zugesicherte Bundesgelder vorschnell aus der Hand gegeben würden.

Zu Fragen 6 und 7:

Das aktuelle Projekt ist das Resultat eines langjährigen Planungsprozesses, der in sehr enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Regensdorf erfolgt ist.

Der Gemeinderat Regensdorf beurteilt eine Tieferlegung der Wehntalerstrasse gemäss Protokoll der Gemeindeversammlung vom 16. Juni 2025 wie folgt:

«Herausforderungen einer Tieferlegung liegen in den Konflikten mit der geplanten Furttalpromenade, dem nicht mehr Funktionieren des Konzepts zur Erschliessung der Entwicklungsflächen Bahnhof Nord und einer veränderten Belastung der umliegenden Quartiere. Aufgrund des drohenden Verkehrskollapses wären bis zur Realisierung einer Tiefer-

legung trotzdem kurzfristige Massnahmen zu treffen. Die Finanzierung einer allfälligen Tieferlegung ist ungeklärt. Profitieren würde von einer Tieferlegung in erster Linie der Transitverkehr. Durch eine Neukonzipierung der Wehntalerstrasse als Tunnel entstünde eine grosse Verzögerung von rund 15 Jahren. In Folge der grundsätzlich geänderten Ausgangslage wäre für die Festlegung der Tunnelvariante eine Teilrevision gegenüber des vorliegenden kommunalen Richtplans erforderlich.»

Ein formeller Antrag der Gemeinde für eine Tunnelvariante ist mit Einreichung des kommunalen Richtplans zur Genehmigung am 15. September 2025 erfolgt und wird derzeit geprüft.

Unterirdische Lösungen für die Wehntalerstrasse wurden im Rahmen der bisherigen Studien als nicht zweckmässig beurteilt. Insbesondere die verschiedenen Knotensituationen würden dadurch deutlich komplexer. Für eine unterirdische Führung der Wehntalerstrasse sind ferner derzeit weder die Machbarkeit noch die Bewilligungsfähigkeit (insbesondere in Bezug auf die notwendigen baulichen Eingriffe im Grundwasser und die Umweltverträglichkeit) nachgewiesen. Der Regierungsrat betrachtet eine unterirdische Führung der Wehntalerstrasse als nicht zweckmässig und mit Blick auf die beschränkten finanziellen Mittel als nicht finanzierbar. Entsprechend sieht er keine Chancen für die Umsetzung eines solchen Tunnelprojekts.

Zu Frage 8:

Das Projekt ist im Tiefbauamt in Bearbeitung. Zurzeit läuft die Plannersubmission. Im Anschluss wird mit der Erarbeitung des Vorprojekts begonnen. Dies umfasst unter anderem eine vertiefte Beurteilung der Wirksamkeit und Dringlichkeit des Gesamtprojekts sowie der einzelnen Elemente. Dabei wird insbesondere auch die Zweckmässigkeit der bestehenden Verkehrsknotenpunkte geprüft – unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsprognosen. Die Erkenntnisse aus dieser Analyse fließen in die weitere Projektentwicklung ein und können Einfluss auf die Priorisierung und Umsetzung haben. Zum Abschluss des Vorprojekts werden die Resultate der Öffentlichkeit zur Mitwirkung gemäss § 13 des Strassengesetzes (LS 722.1) vorgelegt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli