

Antrag des Regierungsrates vom 23. September 2015

**5231**

**Beschluss des Kantonsrates  
über den Bericht des Regierungsrates  
über das Bauprogramm der Staatsstrassen  
für die Jahre 2016–2018**

(vom . . . . .)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 23. September 2015,

*beschliesst:*

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2016–2018 wird Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

\_\_\_\_\_

**Weisung**

**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, Teil Verkehr, vom 18. März 2014 und das vom Regierungsrat im September 2006 beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK). Dieses wird im Nachgang zur Gesamtenerneuerung des kantonalen Richtplans überarbeitet.

Die Einnahmen und die (Investitions-)Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im KEF 2016–2018, Planjahre 2016–2018, eingestellt. Aufgrund der Zuständigkeit des Bundes berücksichtigt das Bauprogramm in Bezug auf die Nationalstrassen nur die für den Kanton wichtigen oder finanzrelevanten Vorhaben.

Im Richtplan vom 29. April 2015 wird der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr eine besondere Bedeutung beigemessen. 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 an Bedeutung gewinnen. Weiter werden Netzergänzungen für sicherere und schnellere Fahrrad- und Fusswegverbindungen vorgesehen. Auf diese Aufgaben wird im vorliegenden Bericht besonders eingegangen.

Am 20. August 2012 überwies der Kantonsrat die Motionen KR-Nr. 55/2009 betreffend Realisierung Umfahrung Eglisau, KR-Nr. 56/2009 betreffend Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für den Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden sowie KR-Nr. 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel an den Regierungsrat. Alle Motionen verlangen Kreditvorlagen für den Bau der entsprechenden Strassenvorhaben bzw. Ausführungsprojekte, auf deren Grundlage eine Kreditvorlage dem Kantonsrat bzw. den Stimmberechtigten zur Abstimmung vorgelegt werden kann.

Am 22. Januar 2014 erstattete der Regierungsrat dem Kantonsrat Bericht über die Motion KR-Nr. 55/2009 betreffend Realisierung Umfahrung Eglisau und beantragte, diese als nicht erfüllbar abzuschreiben (Vorlage 5055). Grund dafür war ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK), welche die im kantonalen Richtplan eingetragene Linienführung als nicht mit den Schutzziele des eidgenössischen Landschaftsschutzobjekts Hochrhein-Bodensee verträglich und daher als nicht bewilligungsfähig beurteilt hatte. In der Folge wurden weitere Linienführungen untersucht, die wiederum der ENHK vorgelegt wurden. Deren Gutachten wird Grundlage für den Entscheid über das weitere Vorgehen und die Variantenwahl bilden.

Für die Motion KR-Nr. 56/2009 lief die Frist am 20. August 2015 ab. Um die für eine Kreditvorlage ausreichende Planungsgenauigkeit zu erreichen, beantragte der Regierungsrat eine Fristerstreckung um ein Jahr (Vorlage 5201).

Nachdem am 1. Oktober 2013 der Regierungsrat mit dem Stadtrat von Zürich eine Vereinbarung über das weitere Vorgehen beim Gesamtvorhaben Rosengartenram und Rosengartentunnel unterzeichnet hatte, wurde das Vorhaben in Erfüllung der Motion KR-Nr. 150/2009 seither weiter bearbeitet. Der Kantonsrat gewährte mit Beschluss vom 7. September 2015 eine Erstreckung der Erledigungsfrist (Vorlage 5190).

Abgesehen von den Planungs- bzw. Projektierungskosten sind die drei von den Motionen betroffenen Vorhaben für die Berichtsperiode 2016–2018 nicht ausführungsfähig und damit nicht finanzrelevant.

Das folgende Bauprogramm umfasst eine Berichterstattung über die geplante kurz- und mittelfristige Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen zur Erreichung der übergeordneten Strategien und verkehrspolitischen Ziele. Diese Angaben erfolgen jedoch ohne Gewähr. Unwägbarkeiten wie Rechtsmittel und Projekteinsparungen, einschliesslich der damit verbundenen Projektanpassungen, der Koordinationsbedarf mit anderen Bauträgern wie Gemeinden, Werken, privaten Anstösserinnen und Anstösser, aber auch Schwierigkeiten beim Landerwerb sowie Verzögerungen beim Bau wirken sich auf die Programmabwicklung aus.

## **B. Strassenbauprogramm für die Jahre 2016–2018: 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 Verkehrssicherheit in den Siedlungsgebieten einzusetzen. Die Massnahmen umfassen Schutzvorrichtungen wie Schutzinseln, bauliche Trennungen, ergänzende Gehwege oder kombinierte Rad-/Gehweganlagen zur sicheren Erschliessung von Neubaugebieten und zur Schliessung von Lücken im bestehenden Netz.

*Zürichseeweg:* Die dazu vom Kantonsrat am 25. November 2013 beschlossene Änderung des Strassengesetzes (Vorlage 4946c) wurde mit Beschwerde beim Bundesgericht angefochten und ist daher noch nicht in Kraft. Sobald die rechtlichen Rahmenbedingungen geklärt sind und die Änderung in Kraft gesetzt werden kann, können die planerischen Arbeiten für weitere Abschnitte unter Berücksichtigung der neuen Vorschriften und gegebenenfalls des dazu ergangenen Bundesgerichtsentscheids wieder aufgenommen werden.

*Radwegstrategie:* Der Ausbau der Anlagen für den nichtmotorisierten Zweiradverkehr beruht auf der langfristigen Radwegstrategie des Regierungsrates (Beschluss vom 19. Juli 2006). Dabei wird die Schliessung von Radweglücken auf der Grundlage der regionalen Richtpläne und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen, weiter vorangetrieben. Eine Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen der zweiten Generation der Agglomerationsprogramme steht somit in Aussicht.

*Velonetzplanung:* Ziel der kantonalen Veloförderung ist es, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen (Kantonsratsbeschluss vom 1. November 2010, Vorlage 4664). Attraktive, sichere

und ununterbrochene Veloverbindungen sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das Velo als Verkehrsmittel im Alltagsverkehr auf kurzen (0–5 km) bis mittleren Distanzen (5–15 km) stärker genutzt wird. Eine zentrale Massnahme ist der Velonetzplan, der derzeit erarbeitet wird. Dabei wird das bestehende Veloverkehrsnetz überprüft und weiterentwickelt. Durch den kantonalen Velonetzplan findet so eine systematische Planung der Veloinfrastruktur im Kanton, in den Regionen und Gemeinden statt. Die Planung beruht auf Nachfrage- und Potenzialabschätzungen, die für einzelne Gemeinden und Zentren erarbeitet wurden. Das Hauptaugenmerk der Velonetzplanung liegt auf dem Alltagsverkehr. Anders als beim Freizeitverkehr stehen bei einer Alltagsverbindung die Entfernung und damit die Reisezeit im Vordergrund. Der Velonetzplan wird 2015 für den gesamten Kanton erarbeitet. Er löst die Radwegstrategie von 2006 ab und bildet eine Grundlage für die regionalen Richtpläne.

## **2. Öffentlicher (Strassen-)Verkehr**

Wie bisher werden Aufwendungen für Strasseninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs wie Busspuren, Steuerungsmassnahmen zur Busbevorzugung und die Sicherstellung des hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr durch den Strassenfonds finanziert. Es ist erfahrungsgemäss von jährlichen Aufwendungen von 2 bis 3 Mio. Franken auszugehen. Zusätzlich ist in den Konzepten der Regionalen Verkehrssteuerung (vgl. nachfolgend Ziff. 5) eine Reihe von Massnahmen für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. Diese sind in der Rechnung unter dem Titel Verkehrsmanagement aufgeführt (vgl. Tabelle Gesamtrechnung am Ende).

## **3. Nationalstrassen**

### **3.1 Leistungen des Kantons zugunsten der Nationalstrasse**

*Nationalstrassen (NS) neu (Oberlandautobahn), Uster Ost bis Anschluss Hinwil:* Die im kantonalen Richtplan eingetragene Linienführung soll mit der vom Regierungsrat am 8. April 2015 beschlossenen Teilrevision des Kapitels Verkehr angepasst werden (Vorlage 5179). Grundlage bildet die vom Kanton vorgenommene Variantenstudie. Ungewiss ist nach wie vor die Übernahme durch den Bund, nachdem die Stimmberechtigten der Schweiz am 24. November 2013 die dafür vorgesehene Erhöhung der Nationalstrassenabgabe (Vignette) abgelehnt haben.

### 3.2 Nationalstrassenprojekte in der Verantwortung des Bundes

Für die nachfolgend aufgeführten Nationalstrassenprojekte ist seit dem 1. Januar 2008 allein der Bund verantwortlich. Die Berichterstattung beschränkt sich auf den Stand der Vorhaben und die Zielsetzungen des Regierungsrates in der Begleitung der Projekte.

*Glattalautobahn:* Mit der Botschaft zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) sieht der Bund die Aufnahme dieser neuen Verbindung in das Nationalstrassennetz vor. Diese befindet sich in der Beratung der Eidgenössischen Räte. Mit einer Aufnahme ins Nationalstrassennetz ist die Finanzierung durch den Bund im Grundsatz sichergestellt. Entsprechend der vom Bund im Vorfeld durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung soll der Eintrag im kantonalen Richtplan angepasst werden (Vorlage 5179).

*N1 Kantonsgrenze Aargau–Dreieck Zürich Nord (Ausbau Nordumfahrung Zürich):* Der rasche Sechsspurausbau des Nordrings hat für den Regierungsrat höchste Priorität. Aufgrund der zur Plangenehmigung ergangenen Gerichtsentscheide bearbeitet das ASTRA derzeit verschiedene Projektanpassungen, insbesondere:

- 100 m Überdeckung am Westportal des Gubristtunnels
- Verlegung des Halbanschlusses Weiningen in Richtung Limmattaler Kreuz
- Alternativstandort für den vorgesehenen Installationsplatz Weiningen
- Standort für die Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) Limmat
- Verbesserungen im Bereich der Emissionsbegrenzung und des Immissionsschutzes

Mit der Eröffnung der dritten Gubiströhre wird frühestens 2020 und mit dem Abschluss der Instandsetzungsarbeiten der bestehenden Tunnelröhren 2024 gerechnet. Eine allfällige Mitfinanzierung der Überdeckung des Portalbereichs bei Weiningen durch den Kanton ist daher für die vorliegende Programmperiode nicht wirksam.

*SN 1.4 Schöneich–Aubru gg, Einhausung der Autobahn Schwamendingen:* Das Detailprojekt Einhausung Schwamendingen und das Massnahmenprojekt Schöneichtunnel wurden Ende August 2012 abgeschlossen. Im Oktober 2012 wurde eine zweite öffentliche Auflage für die Projektänderungen (nachträgliche Änderungen am Ausführungsprojekt) durchgeführt. Die Plangenehmigung durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) steht noch aus. Mit dem Baubeginn der Hauptarbeiten kann daher frühestens 2018 gerechnet werden.

*Ausbauten im Raum Winterthur:* Im Raum Winterthur sieht der Bund verschiedene Massnahmen vor. Für den Abschnitt der A1 zwischen Ohringen bis Effretikon erarbeitet das ASTRA derzeit ein Unterhaltsprojekt. Für den gesamten Abschnitt zwischen Oberwinterthur bis Effretikon will der Bund bis 2020 mit einer Pannenstreifenumnutzung (PUN) als provisorische Massnahme die Kapazität erhöhen. Für den angrenzenden Abschnitt der A1 bis Zürich Ost wird ebenfalls ein Unterhaltsprojekt mit einer PUN erarbeitet. Die Planungsarbeiten zum Sechsspurausbau der Umfahrung Winterthur werden parallel dazu vorangetrieben. Eine Inbetriebnahme ist allerdings nicht vor 2030 zu erwarten.

Weiter projiziert das ASTRA den Vierspurausbau zwischen Kleindelfingen und der Verzweigung Winterthur Nord. Mit einer Planegenehmigung kann Anfang 2016, mit der Bauausführung bis 2020 gerechnet werden. Mit dem Projekt sollen die Verkehrssicherheit sowie der Verkehrsablauf bei der Verzweigung verbessert werden.

#### **4. Staatsstrassen**

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

- 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 und der Ausführungssterminen.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Staus an Knoten durch bauliche und steuerungstechnische Massnahmen, wenn nötig eingebunden in koordinierende 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.
- Behebung von Unfallschwerpunkten.

Einzelne, bedeutende Vorhaben mit Kosten über 3 Mio. Franken werden im Folgenden näher erläutert:

*Bülach, Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald:* Für den mit Motion KR-Nr. 56/2009 verlangten Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald und des Kreisels Chrüzstrasse bewilligte der Regierungsrat am 22. Januar 2014 die Projektierungskosten. Im Frühjahr 2015 wurde das Vorprojekt der Öffentlichkeit vorgestellt. Nach Auswertung der eingegangenen Einwendungen wird der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Kreditvorlage unterbreiten. Ohne Verzögerungen im weiteren politischen und rechtlichen Verfahren kann das Vorhaben im besten Fall ab 2020 umgesetzt werden.

*Ottenbach, Obfelden, Autobahnzubringer zur N4 Anschluss Affoltern a. A.:* Die Umfahrung entlastet die Ortskerne von Obfelden und Ottenbach und kanalisiert den Verkehr zum Autobahnanschluss Affoltern. Die Projektkosten belaufen sich auf 65,4 Mio. Franken. In der Volksabstimmung vom 23. September 2012 wurde ein Objektkredit von 39,6 Mio. Franken (einschliesslich flankierender Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten) bewilligt. Der Bund leistet einen Beitrag zulasten der Nationalstrassenrechnung von 25,8 Mio. Franken. Nach der Bereinigung von Einsprachen aus der Planaufgabe kann das Projekt voraussichtlich Ende 2015 festgesetzt werden. Da mit Einsprachen zu rechnen ist, ist ein Baubeginn nicht vor 2018 zu erwarten. Die Bauzeit beträgt rund vier Jahre.

*Adliswil, Zürichstrasse:* Zwischen dem Anschluss der A3 Zürich-Wollishofen und dem Zentrum Adliswil werden grosse Neuüberbauungen erstellt. Die Zürichstrasse wird für die Übernahme der neuen Funktion als städtische Hauptverkehrsstrasse ausgebaut. Die Umsetzung der Massnahmen ist ab 2018 geplant. Hierzu wurden die Verkehrssteuerungsregimes von Stadt und Kanton Zürich sowie der Nationalstrasse aufeinander abgestimmt. Es wird mit Kosten von 10 Mio. Franken gerechnet.

*Limmattal, Ausbauten in Koordination mit der Limmattalbahn:* Verschiedene Vorhaben stehen entweder im Zusammenhang mit der Limmattalbahn oder sind darauf abzustimmen. Ziel ist es, die Zentren von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr und prognostizierten Mehrverkehr zu entlasten. Dazu soll ein Teil des Verkehrs aus der Achse Zürcher-/Badenerstrasse nördlich auf die Bern- und die Ueberlandstrasse verlagert werden. Dies ermöglicht in den Stadtzentren eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Die Verlagerung der Hauptverkehrsachse auf die Bern-/Ueberlandstrasse erlaubt die Führung der Limmattalbahn auf der Achse Zürich-/Badenerstrasse. Die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsknoten in den Spitzenstunden ist unter dieser Voraussetzung

ausreichend. Die zuständigen Stellen des Kantons koordinieren mit der Limmattalbahnhof AG und den Gemeinden die verschiedenen Vorhaben, insbesondere entlang der Bern- und der Ueberlandstrasse sowie entlang der Querachsen. Die Finanzierung der Massnahmen erfolgt zu einem grossen Teil mit dem Kredit für die Limmattalbahnhof (Vorlage 5111). Im Einzelnen handelt es sich um folgende Vorhaben:

- *Schlieren, Zentrum, Neugestaltung Verkehrsführung:* Der Stadtplatz Schlieren wird als Grosskreisel ausgestaltet, der von der Limmattalbahnhof gequert wird. Die Haltestellenanordnung erlaubt bestmögliche Umsteigebeziehungen zwischen der Limmattalbahnhof und den Bussen. Die Zufahrten zum Stadtplatz in der Badener- und der Zürcherstrasse werden durch Lichtsignale gesteuert. Durch die einspurige Ausbildung des Kreisels ergeben sich für Fussgängerinnen und Fussgänger kurze Übergänge, die das Queren des Platzes und den Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs attraktiv machen. Die gestalterischen Massnahmen werden von der Stadt Schlieren geplant und finanziert. Die Umsetzung erfolgt zusammen mit der 1. Etappe der Limmattalbahnhof ab 2017. Die Kosten betragen voraussichtlich rund 8,5 Mio. Franken.
- *Schlieren, Bernstrasse:* Der Ausbau der Kreuzung Engstringer-/Bernstrasse ist ein Schlüsselprojekt. Eine neue Unterquerung der bestehenden Kreuzung in Ost-West-Richtung ermöglicht die Aufnahme des künftigen Mehrverkehrs in diesem Raum. Der Ausbau der Engstringerkreuzung wird voraussichtlich Investitionskosten von etwa 40 Mio. Franken verursachen. Eine Umsetzung ist ab 2020 bzw. nach Abschluss der 1. Bauetappe der Limmattalbahnhof vorgesehen. Die bestehende Brücke Schönenwerd über die Bahnlinie der SBB entspricht nicht den künftigen Anforderungen und wird ersetzt. Der Neubau wird für die Aufnahme der Sondertransportroute dimensioniert und im Zusammenhang mit der Optimierung der Kreuzung Bern-/Badener- und Bern-/Zürcherstrasse verbreitert. Diese Strassenkreuzung wird teils mit zusätzlichen Fahrstreifen versehen, um den Verkehrsfluss von und zum Autobahnanschluss zu verbessern. Weiter östlich wird der Knoten Gasometer-/Bernstrasse ausgebaut, um die nötige Kapazität auf dieser Kreuzung zur Verfügung zu stellen. Die Anpassungen des Knotens Bern-/Ueberlandstrasse (Haller-Knoten) und Gasometerstrasse sowie der Anschluss der Goldschlägstrasse an die Bernstrasse durch die Stadt Schlieren sollen vor der Inbetriebnahme der Limmattalbahnhof erfolgen.
- *Dietikon, Ueberlandstrasse:* An der gesamten Ueberlandstrasse werden bei den Strassenkreuzungen zusätzliche Fahrstreifen hinzugefügt. Damit kann der verlagerte Verkehr aufgenommen wer-

den. Im Bereich der Fahrweid sind flankierende verkehrliche Massnahmen zur Nordumfahrung vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird die neue Niederholzstrasse an die Ueberlandstrasse angeschlossen. Unter anderem sollen im Abschnitt von der Limmatbrücke bis zur Heimstrasse die bestehenden Fussgängerquerungen sowie verschiedene Arealerschliessungen verbessert werden. In der Weiningerstrasse wird zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs eine Busspur erstellt. Ergänzend muss auch die Limmatbrücke über den Oberwasserkanal der EKZ neu erstellt werden, um die vielseitigen Anforderungen erfüllen zu können. Die Umsetzung aller Massnahmen beginnt frühestens 2019 und wird mit dem Bau der Limmattalbahn 2. Etappe koordiniert.

- *Dietikon, Mutschellenstrasse:* Die Mutschellenstrasse ist eine wichtige Querachse im Limmattal und bildet die Hauptverbindung zwischen dem Kantonsstrassennetz, den neuen Entwicklungsschwerpunkten und der Nationalstrasse A1. Für eine bestmögliche Koordination ist eine niveaufreie Kreuzung der Mutschellenstrasse mit der Limmattalbahn vorgesehen. Mit deren Bau wird auch der Knoten Mutschellenstrasse/Ueberlandstrasse angepasst und ausgebaut. Für den Knoten Mutschellenstrasse/Silbernstrasse und den Autobahnanschluss Dietikon erfolgt aufgrund des engen Zusammenhangs eine koordinierte Projektierung mit dem ASTRA. Dieses hat die Vorhaben in seine Planungen integriert. Mit einer Umsetzung kann ab 2020 gerechnet werden.

*Eglisau:* Der Verkehrsfluss durch Eglisau soll mit Lichtsignalanlagen und Knotenanpassungen verbessert werden. Gleichzeitig wird der Strassenraum siedlungsverträglicher gestaltet. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu erhöhen, Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Zweiradverkehr zu schaffen und die Einbiegemöglichkeiten für den örtlichen motorisierten Individualverkehr zu verbessern. Die Umsetzung ist ab 2020 vorgesehen. Es ist mit Investitionen von rund 25 Mio. Franken zu rechnen.

*Uster, Strasse Uster West:* Die Strasse Uster West schafft eine neue, niveaufreie Querung der SBB-Linie zur Entlastung der beiden Übergänge Winterthurer- und Zürichstrasse. Damit können die Erreichbarkeit der Stadt Uster und gleichzeitig die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in diesem Bereich verbessert werden. Die Projektkosten belaufen sich auf 21 Mio. Franken. Der Kantonsrat hat den Objektkredit am 22. Oktober 2012 bewilligt. Die Planaufgabe erfolgte im Juli 2013. Das Projekt setzt den vorgängigen Erlass einer Schutzverordnung für das Glattenried durch die Baudirektion voraus. Da gegen die Schutzverordnung und die anschliessende Projektfestsetzung mit Einsprachen zu rechnen ist, ist ein Baubeginn nicht vor 2019 zu erwarten.

*Pfäffikon, Westtangente und Unterführung Tunnelstrasse:* Mit verschiedenen Netzergänzungen soll der Verkehrsablauf in Pfäffikon verbessert werden. In einer Vertiefungsstudie werden die Rahmenbedingungen für die Projektierung und Etappierung der Massnahmen sowie weitere Fragen, insbesondere betreffend die Finanzierung und das künftige Eigentum an den Strassen, geklärt. Alle Beteiligten anerkennen, dass sich der volle Nutzen nur bei Umsetzung des gesamten Massnahmenpakets einstellt, und unterstützen dieses.

*Wetzikon, Westtangente:* Die Westtangente besteht aus verschiedenen Abschnitten. Der Abschnitt zwischen der Zürich- und der Usterstrasse wird bei günstigem Verlauf des Festsetzungsverfahrens ab 2017 erstellt werden können. Für den Abschnitt Motoren- bis Kastellstrasse wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, um einen siedlungsverträglichen Verkehrsablauf sicherzustellen. Dieser Abschnitt wird nur zusammen mit dem Abschnitt Kastell- bis Pfäffikerstrasse umgesetzt. Die Beurteilung der Auswirkungen dieses Abschnitts auf die bundesrechtlich geschützte Landschaft und die Moorbiootope bedürfen weiterer Abklärungen, u. a. einer Begutachtung durch die ENHK. Die noch ausstehenden Abschnitte erfordern Investitionen von voraussichtlich rund 45 Mio. Franken.

*Grünigen, Verlegung Stedtligasse:* Der Regierungsrat hat sich mit Beschluss Nr. 466/2012 für eine Umfahrung des historischen Ortskerns mit einer Brücke entschieden. Die ENHK hat in einer ersten Prüfung die Bewilligungsfähigkeit teilweise infrage gestellt. Dies machte zusätzliche Abklärungen über die Auswirkungen der heutigen Verkehrsführung auf den geschützten Ortskern erforderlich. Zudem wird als weitere Entscheidungsgrundlage ein Vorprojekt auszuarbeiten sein. Der angestrebte Baubeginn verschiebt sich damit auf frühestens 2020.

*Neeracherried, Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet:* Am 6. Mai 2015 erstattete der Regierungsrat Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 302/2010 betreffend Kreditvorlage für die Verlegung der Strassen aus dem Neeracherried (Vorlage 5197). Nach Begutachtung der Verlegungsvarianten durch die ENHK kann voraussichtlich Anfang 2016 über das weitere Vorgehen entschieden werden.

*Landschaftsverbindungen:* Im kantonalen Richtplan sind bei verschiedenen Infrastrukturanlagen Landschaftsverbindungen eingetragen. Bei den Infrastrukturanlagen handelt es sich um Autobahnabschnitte im Eigentum des Bundes und des Kantons sowie um Eisenbahnstrecken. Um Klarheit über den gesamten Handlungsbedarf und den Kostenrahmen zu erlangen, sind in einer Studie 2014 alle im Richtplan eingetragenen Landschaftsverbindungen unter Berücksichtigung der jeweils bestehenden Schutzinteressen geprüft und der Wiederherstellungsbedarf aufgezeigt worden. Die Massnahmen auf dem gesam-

ten Kantonsgebiet wurden unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses priorisiert. Einfache, kostengünstige Massnahmen sollen in einem nächsten Schritt umgesetzt werden. Aufwendige, kostenintensive Massnahmen werden mit dem Sanierungsbedarf der jeweiligen Infrastruktur koordiniert.

*Gestaltung Strassenraum auf Ortsdurchfahrten:* Der Kanton Zürich schafft Voraussetzungen für eine stetige Verbesserung der Siedlungsqualität. Diese Verbesserung wird mit gezielten Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum unterstützt. Dabei sollen die Trennwirkung und die negativen Auswirkungen des Verkehrs vermindert und die Aufenthaltsqualität für Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Bei Hochleistungsstrassen steht die möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des Verkehrs, der darauf gebündelt werden soll, im Vordergrund. Bei Haupt- und Verbindungsstrassen hingegen werden innerorts Massnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität und der Strassengestaltung vorgesehen, soweit dies die Verkehrsbelastung zulässt. Die bauliche Gestaltung und der angepasste Betrieb gewährleisten die sichere Zirkulation des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs sowie eine den Verhältnissen entsprechend möglichst hohe Aufenthaltsqualität. Im Rahmen der Gesamtrevision der regionalen Richtpläne werden die Innerortsabschnitte, die einen entsprechenden Bedarf für Aufwertungen aufweisen, mit dem Eintrag «Umgestaltung Strassenraum» bezeichnet. Der Kanton finanziert die «Ohnehinkosten» für Sanierung und Bau der Strassen und der Anlagen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Zusätzliche, auf Wunsch der Gemeinden im Projekt berücksichtigte Massnahmen müssen durch die Gemeinden finanziert werden.

## 5. Verkehrsmanagement

*Regionale Leitzentrale für den Verkehrsraum Zürich (RL-VRZ):* Mit Verkehrsmanagement lässt sich der Strassenraum effizienter nutzen. Grundlage dafür ist die koordinierte Zusammenarbeit der Strassenbetreiber. Die RL-VRZ bezweckt diese Koordination zwischen dem Kanton, den Städten Zürich und Winterthur sowie dem Bund. Diese Akteure intensivieren über diese Organisation ihre Zusammenarbeit und bauen den Datenaustausch zwischen ihren Netzen aus. Die Verkehrsdaten werden zudem auch Dritten zur Verfügung gestellt.

*Regionale Verkehrssteuerung (RVS):* Mit den Massnahmen der RVS-Konzepte wird in den Agglomerationen Limmattal und Glattal ein städtisches Strassenverkehrssystem umgesetzt. Die RVS-Massnah-

men bezwecken eine Verstetigung des Verkehrsflusses, damit die Reisezeiten im MIV und im strassengebundenen öffentlichen Verkehr innerhalb der Agglomerationen 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. Das Konzept sieht insbesondere Busbevorzugungen durch Knotenumbauten und neue Lichtsignalregelungen vor. Für 24 Massnahmen mit einem voraussichtlichen Investitionsvolumen von rund 19,5 Mio. Franken liegen Vorprojekte vor bzw. werden solche erarbeitet. Am weitesten fortgeschritten sind Projekte in Dietikon, Schlieren, Dietlikon, Wallisellen, Fällanden, Schwerzenbach und Volketswil. Diese Massnahmen umfassen Umgestaltungen von Knoten und dienen in der Regel der öV-Priorisierung. 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 von 35 bis 40% vor.

## **6. Lärmschutz**

Gemäss dem kantonsweiten Lärmsanierungsprogramm werden voraussichtlich 2018 alle geplanten Sanierungsprojekte festgesetzt sein. Die Kosten für die letzten nun ausgelösten Sanierungen belaufen sich auf etwa 10 Mio. Franken für die Region «Seeufer links Süd» sowie rund 3 Mio. Franken für die Region «Weinland Nord und Weinland Süd». Damit ist die Lärmsanierung in allen Gemeinden mit Ausnahme der Gemeinden Ottenbach und Obfelden ausgelöst.

## **C. Gesamtverkehrliche Würdigung**

Das Strassennetz trägt die Hauptlast bei der Bewältigung des Verkehrsaufkommens (70% MIV, 30% öV). Das Strassennetz ist damit ein 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. Zu beachten sind somit die verkehrlichen Anforderungen für den Autoverkehr, für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr, für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende wie auch die gewünschte Umwelt- und Siedlungsentwicklung (§ 14 StrG).

Grundlage für eine solche Planung ist das 2006 vom Regierungsrat beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK), dessen Neuauflage in Bearbeitung ist. Der wesensgerechte Verkehrsmiteinsatz, ein verbesserter Verkehrsablauf durch Verkehrsmanagement sowie ein gezielter, gesamtverkehrlich abgestimmter Ausbau der Infrastruktur bleiben darin langfristig die wesentlichen Handlungsgrundsätze. Mit diesen Massnahmen werden ein stetiger Verkehrsfluss und grösstmögliche Verkehrssicherheit angestrebt. Mit flankierenden Massnahmen soll dafür gesorgt werden, dass Wohn- und Naherholungsgebiete entlastet werden und der MIV beim Verkehrswachstum nicht überproportional zunimmt. Gleichzeitig sollen die Planungen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vorangetrieben werden, damit diese insbesondere in den Ortszentren und Agglomerationen einen wesentlichen Verkehrsanteil übernehmen.

Die im Bauprogramm verzeichneten Massnahmen tragen dazu bei, die Wirkungsziele des GVK, wie die Verbesserung von Erreichbarkeit und Verkehrssicherheit, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs (insbesondere die Limmattalbahn) sowie die Entlastung von stark verkehrsbelasteten Wohngebieten, zu erreichen. Die Massnahmen sind ebenso konform zu den 2011 fertiggestellten regionalen Gesamtverkehrskonzepten Flughafenregion, Zürcher Oberland, Stadt Zürich und dem städtischen Gesamtverkehrskonzept Winterthur sowie den im Juni 2012 beim Bund eingereichten Agglomerationsprogrammen Limmattal, Stadt Zürich–Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland. Ein Grossteil der Vorhaben in Schlieren und Dietikon ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Limmattal.

#### **D. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm**

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2016 101 Mio. Franken, für 2017 und 2018 je 107 Mio. Franken. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung (gerundete Beträge in Mio. Franken).

**Tabelle Gesamtrechnung** (budgetierte Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2014	Schätzung 2015	KEF 2016	KEF 2017	KEF 2018
<b>Bruttoausgaben</b>					
Nationalstrassen	6	3	2	3	10
Staatsstrassen	80	100	107	122	117
– Fussgängeranlagen	6	10	6	6	6
– Radverkehrsanlagen	15	15	15	15	15
– Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strasseninfrastruktur für den öV)	39	53	66	81	81
– Verkehrsmanagement	5	10	5	5	5
– Lärmschutz	15	12	15	15	10
<b>Summe Bruttoinvestitionen</b>	<b>86</b>	<b>103</b>	<b>109</b>	<b>125</b>	<b>127</b>
<b>abzüglich Beiträge Dritter</b>					
Nationalstrassen	–6	–2	–2	–2	–8
Staatsstrassen	–8	–4	–6	–16	–12
<b>Summe Beiträge Dritter</b>	<b>–14</b>	<b>–6</b>	<b>–8</b>	<b>–18</b>	<b>–20</b>
<b>Nettoausgaben</b>					
Nationalstrassen	0	1	0	1	2
Staatsstrassen	72	96	101	106	105
<b>Summe Nettoinvestitionen</b>	<b>72</b>	<b>97</b>	<b>101</b>	<b>107</b>	<b>107</b>
<b>Fondsbelastungen</b>					
Abschreibungen (einschliesslich ausserordentliche Abschreibungen der Nationalstrassen wegen NFA)	45	46	47	51	61

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:  
StockerDer Staatsschreiber:  
Husi