

Antrag des Regierungsrates vom 27. Oktober 2021

5767

**Beschluss des Kantonsrates
über den Bericht des Regierungsrates
über das Bauprogramm der Staatsstrassen
für die Jahre 2022–2024**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 27. Oktober 2021,

beschliesst:

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2022–2024 wird Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Bericht

A. Einleitung

Die Mobilität befindet sich im Wandel. Aufgrund der Digitalisierung schreiten technologische Innovationen rasch voran. Hinzu kommt ein gesellschaftlicher Wandel. Der durch die Coronapandemie beschleunigte Trend nach flexiblem und mobilem Arbeiten hilft dabei, Verkehrsspitzen zu glätten und den Pendlerstrom besser über den Tag zu verteilen. Um diesen und weiteren Herausforderungen bestmöglich zu begegnen, hat der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 771/2020 das Amt für Verkehr auf den 1. Januar 2021 in das Amt für Mobilität (AFM) übergeführt und auf Zukunftsthemen wie Digitalisierung, Dekarbonisierung, Mobilität und Klimaschutz sowie Infrastruktur der Zukunft ausgerichtet. In der Folge hat der Regierungsrat die Strategie und das Hand-

lungsprogramm zur Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich (DiNaMo) festgesetzt (RRB Nr. 729/2021). Damit lieferte der Regierungsrat Antworten, wie die Mobilität in Zukunft aussehen dürfte und welche Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden sollten.

Weiter legte der Regierungsrat eine neue Aufgabenteilung zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion für die Planung der Staatsstrassen fest (RRB Nr. 771/2020). Auch wurden die Kompetenzen für die Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme und die Abstimmung der unterschiedlichen Verkehrsmittel zur bestmöglichen Bewältigung des prognostizierten Verkehrswachstums gestärkt. Mit der neuen Rolle sind verbindliche, strategische Vorgaben und eine regelmässige Wirkungsüberprüfung verbunden. Dazu zählen die Umsetzung des vom Regierungsrat am 9. Januar 2018 beschlossenen Gesamtverkehrskonzepts (GVK 2018, RRB Nr. 25/2018), die fachliche Erarbeitung und politische Vertretung des Kapitels «Verkehr» im kantonalen Richtplan und die fachliche Begleitung der regionalen Richtpläne. Im Bereich der Planung der Staatsstrassen ist das AFM für die «strategische Planung» zuständig (Phase 1 gemäss SIA 112:2014). Das Tiefbauamt (TBA) ist neu ab «Vorstudie» (Phase 2) und für die Aufgaben der Baupolizei zuständig.

Die Volkswirtschaftsdirektion bleibt, auch als Bewirtschafterin des Strassenfonds (ohne Liegenschaften), für das Bauprogramm gemäss § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) zuständig. Damit 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 «Verkehr», in der festgesetzten Fassung vom 7. Juli 2017 und das GVK 2018.

Im kantonalen Richtplan wird der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr eine besondere Bedeutung beigemessen. Die Gestaltung der Kantonsstrassen zu öffentlichen Räumen und die Förderung von städtischem Verkehr (Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr [ÖV]) in dicht besiedelten Räumen wird daher ein wichtiges Ziel der Strasseninfrastrukturplanung bleiben. Daneben werden die Steuerung des Verkehrs und die Vorbereitung auf neue Mobilitätsformen und Technologien weiter an Bedeutung gewinnen. Im Bereich Veloverkehr wurde in diesem Jahr zudem das erste Veloförderprogramm abgerechnet und das zweite beschlossen (Vorlagen 4664b und 5671a). Beide Programme haben nicht infrastrukturelle Velofördermassnahmen zum Gegenstand. Die verschiedenen Schwachstellen im Velowegnetz werden grundsätzlich im Rahmen von Neubau- und Sanierungsprojekten behoben.

Die Angaben im Bauprogramm erfolgen entsprechend dem heutigen Planungs- und Kenntnisstand. Unwägbarkeiten wegen Rechtsmitteln und Projekteinsparungen, einschliesslich der damit verbundenen Projektanpassungen, der Koordinationsbedarf mit anderen Bauträgern wie Gemeinden, Werken, privaten Anstösserinnen und Anstössern, aber auch Schwierigkeiten beim Landerwerb sowie Verzögerungen beim Bau wirken sich auf die Programmabwicklung aus.

B. Strategische Grundlagen für das Bauprogramm

1. Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich

Mit dem GVK 2018 stimmt der Regierungsrat die verschiedenen Verkehrsarten langfristig aufeinander ab. Das Gesamtverkehrssystem im Kanton soll der Gesellschaft und der Wirtschaft eine ausreichende und effiziente Mobilität sichern, die mit dem kantonalen Richtplan angestrebte Raumentwicklung unterstützen und die Umweltbelastung verringern.

Das GVK 2018 setzt den folgenden Rahmen für alle verkehrlichen Planungen im Kanton Zürich:

- Über die Raumplanung schafft der Kanton zusammen mit den Gemeinden die Voraussetzungen dafür, dass die Wege möglichst kurz sind und dass die Tagesdistanzen allgemein abnehmen. Die Entwicklung von Wohnraum und Arbeitsplätzen wird auf Gebiete ausgerichtet, die gut mit dem ÖV erschlossen sind.
- Beim ÖV, dem Velo- und dem Fussverkehr strebt der Kanton einen Anstieg der Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen an. Im urbanen Raum wird das Angebot des ÖV ausgebaut. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird ein ausreichendes Angebot sichergestellt, während der Velo- und der Fussverkehr gefördert werden sollen. Im nichturbanen Raum wird das infrastrukturelle Angebot für ÖV und MIV auf dem heutigen Niveau beibehalten und nur zur Behebung lokaler Kapazitätsengpässe verbessert.
- Der Kanton strebt eine gleichmässige Auslastung von Strassen und ÖV an. Dies erfordert in Zukunft Veränderungen beim Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Der Kanton trägt mit einem Mobilitätsmanagement dazu bei und unterstützt weitere wirksame Ansätze.
- Im Personenverkehr wird weiterhin ein hoher Nutzerkomfort angestrebt; die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessern sich.

- Die Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Schadstoffe nimmt ab; Umweltbelastung, Ressourcen- und Bodenverbrauch durch neue Anlagen werden auf ein Minimum beschränkt.
- Schliesslich sorgt der Kanton dafür, dass die Finanzierung des Gesamtverkehrssystems auch langfristig sichergestellt ist.

Das AFM hat die Auswirkung der Coronapandemie auf das Verkehrsverhalten insbesondere bezüglich des Strassen- und Veloverkehrs untersucht. Die Auswertung umfasst die Daten von 24 permanenten MIV- und zwölf Velozählstellen im Kanton Zürich für den Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis 30. Mai 2021.

Für 2021 kann festgehalten werden: Die Lockerungen der Massnahmen ab dem 19. April 2021 sind im Strassenverkehr gut erkennbar. Demnach hat die Nachfrage im MIV nach dem Shutdown wieder annähernd das Niveau von 2019 erreicht. Beim Veloverkehr ist in der laufenden Phase im Vergleich mit den vorhergehenden keine ausgeprägte Veränderung gegenüber 2020 festzustellen. Dies ist vermutlich insbesondere auf das schlechte Wetter im Mai und Juni 2021 zurückzuführen. Die Nachfrage im Veloverkehr ist aber trotzdem noch etwa 17% höher als vor der Pandemie.

Die Nachfrage im ÖV, die in den letzten Jahrzehnten durch ein stetiges Wachstum geprägt war, brach durch die Coronapandemie und die damit verbundenen Einschränkungen im öffentlichen Leben drastisch ein. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) geht davon aus, dass die Fahrgastzahlen nach dem Abflauen der Pandemie rasch wieder auf rund 90% der Werte vor der Pandemie steigen werden. Die verbleibenden rund 10% dürften aufgrund veränderter Mobilitätsgewohnheiten und flexiblerem Arbeiten noch nicht wieder in den ÖV zurückkehren.

2. Regionale Gesamtverkehrskonzepte

Im Rahmen regionaler Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) werden – ausgehend von den Leitsätzen, Zielen und Strategien des GVK 2018, dem kantonalen und regionalen Richtplan und abgestimmt auf die zu erwartende Siedlungsentwicklung in der Region – regionsspezifische Ziele und Strategien, Lösungsansätze und Massnahmen für den Verkehr entwickelt, die alle Verkehrsträger und -mittel einbeziehen. Die wichtigsten Aufgaben sind die Abbildung der heutigen und künftigen Verkehrsnachfrage, eine Schwachstellenanalyse, die Ermittlung des Handlungsbedarfs sowie entsprechende Massnahmen und deren Kosten.

2005 wurden die ersten rGVK in den grossen Agglomerationsräumen (Limmattal, Glattal, Stadt Zürich sowie Raum Winterthur und Umgebung) erstellt. 2011 wurde eine erste Überarbeitung in den sehr dynamischen Regionen der grossen Städte Zürich und Winterthur sowie im Limmattal vorgenommen. Gleichzeitig wurde je ein rGVK für die Flughafenregion und das Zürcher Oberland erstellt. Es werden sowohl die vorhandenen rGVK in den sehr dynamischen Räumen regelmässig aktualisiert als auch neue rGVK für weitere Regionen nach Problemdruck angegangen. Das AFM beabsichtigt, in den kommenden Jahren für alle Regionen rGVK zu erarbeiten.

rGVK werden in enger Zusammenarbeit mit anderen Amtsstellen des Kantons, den betroffenen Planungsregionen sowie den Städten und Gemeinden erarbeitet. Sie bilden eine wichtige Grundlage für die Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich.

3. *DiNaMo – Strategie Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*

Die Strategie und das Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich» (DiNaMo; RRB Nr. 729/2021) ist eine Vertiefung des GVK 2018 und dient als Orientierungsrahmen des kantonalen Handelns in den Bereichen Digitalisierung und nachhaltige Mobilität. Beruhend auf dem heutigen Kenntnisstand der nationalen und internationalen Verkehrsforschung wird eine zukunftsweisende Behandlung dieser Themen für den Kanton Zürich ermittelt und ein konkretes Handlungsprogramm abgeleitet.

Für die Umsetzung von DiNaMo ist das AFM hauptverantwortlich. Bei einzelnen Massnahmen sind auch andere Ämter bzw. der ZVV federführend oder beteiligt. Hinsichtlich der Wirkungspotenziale und der strategischen Bedeutung der Massnahmen aus Sicht DiNaMo ergeben sich folgende Prioritäten:

- Unmittelbar grosses Wirkungspotenzial bei schneller Umsetzung können ein Förderprogramm für Elektromobilität sowie die Förderung räumlich und zeitlich flexibler Arbeitsformen erzielen.
- Laufende Handlungsfelder, die mit der Digitalisierung weiteres grosses Potenzial haben, wie der Entwurf einer kantonalen Gesamtstrategie Verkehrssteuerung und einer City-Logistik-Strategie sollen verstärkt werden.
- Zudem sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um für Handlungsfelder mit langfristig grossem Wirkungspotenzial bereit zu sein. Dazu zählen das Prüfen der Positionierung des ZVV bezüglich Mobility as a Service sowie der Entwurf einer Strategie und eines Regulierungsrahmens für Mobility Pricing.

4. Verkehrsmanagement

Mit einem Verkehrsmanagement lässt sich der Strassenraum besser nutzen. Grundlage dafür ist die koordinierte Zusammenarbeit der Strassenbetreiber. Die Regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich (RL-VRZ) ist die Dachorganisation der betrieblichen und planenden Fachinstanzen für das Strassenverkehrsmanagement im Verkehrsraum Zürich, also im Kanton, in den Städten Zürich und Winterthur sowie im Bundesamt für Strassen (ASTRA). Auf der Grundlage einer Träger-schaftsvereinbarung wird eine Organisation betrieben, die den Strassenverkehr integral über alle Strassennetzhierarchien bewirtschaftet. Die Trägerschaft der RL-VRZ sind der Kanton Zürich sowie die Städte Zürich und Winterthur. Das AFM ist für das strategische Verkehrsmanagement auf dem Staatsstrassennetz verantwortlich und betreibt die Geschäftsstelle der RL-VRZ.

Das Projekt «Verkehr online» wurde Mitte 2021 abgeschlossen. Das Ziel, alle Messstellen des Kantons stetig verfügbar und ein bestmöglicher Datenaustausch zwischen den Strassennetzbetreibern Bund, Kanton und Städten zu ermöglichen, wurde erreicht. Bei der Zusammenarbeit mit den Bundesbehörden nahm der Kanton Zürich im Projekt eine Vorreiterrolle ein.

Derzeit läuft ein Testbetrieb zu einer neuartigen Logik zur Lichtsignalsteuerung an verschiedenen Anlagen in Unterwetzikon. Ziel ist es, mit der selbstlernenden Logik die Wartezeiten für alle Verkehrsarten auf ein Minimum zu verkürzen.

Im planerischen Bereich wird zurzeit ein Konzept zur Koordination der Netzübergänge zwischen Nationalstrassenanschlüssen, Staatsstrassen und den Übergängen in die Strassennetze der Städte Zürich und Winterthur erstellt.

5. Strasse in Planung

Das nachfolgende Projekt ist in Planung (Phase 1) und liegt daher in der Verantwortung des AFM:

Eglisau, Umfahrung: Die 2017 vorgeschlagenen Brückenvarianten wurden aus naturschutzrechtlichen Gründen als nicht bewilligungsfähig beurteilt. In der Folge wurde entsprechend den Empfehlungen der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) für eine abgesetzte Brückenvariante westlich der Eisenbahnbrücke und in der Randlage des betroffenen Schutzgebietes ein Projektwettbewerb mit Präqualifikation durchgeführt. Für das Siegerprojekt wurde eine Machbarkeitsstudie durch die Volkswirtschaftsdirektion für die Anschlussstrecken vom bestehenden Strassennetz an die Brücke erstellt. Derzeit

werden die Varianten der Machbarkeitsstudie erneut durch die ENHK geprüft. Ein Entscheid des Regierungsrates zum weiteren Vorgehen kann beruhend auf dem Gutachten der ENHK im ersten Halbjahr 2022 erwartet werden.

C. Bauprogramm der Staatsstrassen

In diesem Kapitel werden die Vorhaben ab «Vorstudie» (Phase 2) mit Kosten von mehr als 4 Mio. Franken aufgelistet. Die Projekte liegen in der Verantwortung des TBA.

1. Mittel-/Langfristprogramm

Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf. Veloschnellroute Wallisellen–Bassersdorf, Velohaupt- und -nebenverbindung in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen und Busspur in der Gemeinde Bassersdorf: Die Projekte sollen teilweise durch die SBB verwirklicht und durch das TBA begleitet werden. Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat am 2. September 2020 für den kantonalen Anteil an den Massnahmen einen Objektkredit von rund 73 Mio. Franken beantragt (Vorlage 5650).

Grünigen, Umfahrung: Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 596/2021 die Baudirektion beauftragt, das Vorprojekt für die Umfahrung Grünigen zu erarbeiten und gestützt darauf dem Regierungsrat einen Antrag zuhanden des Kantonsrates für einen Objektkredit zu unterbreiten.

Neeracherried, Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet: Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 597/2021 die Baudirektion beauftragt, das Vorprojekt zu erarbeiten und gestützt darauf dem Regierungsrat einen Antrag zuhanden des Kantonsrates für einen Objektkredit zu unterbreiten.

Regensdorf, Bahnhof Nord: Da das Verkehrssystem während der Stosszeiten in weiten Bereichen der Gemeinde Regensdorf ausgelastet bzw. überlastet ist, hat die Gemeinde Regensdorf mit dem Kanton Zürich 2019 ein Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord mit Lösungen für den ÖV, den MIV und den Fuss- und Veloverkehr erarbeitet. 2020 haben die Stimmberechtigten der Gemeinde Regensdorf einen Rahmenkredit von 95 Mio. Franken zur Umsetzung der kommunalen Verkehrsinfrastrukturen bewilligt. Der Kanton Zürich ist in der Verantwortung, verschiedene Verkehrsinfrastrukturen in den Bereichen ÖV, MIV sowie Fuss- und Veloverkehr auszubauen, um die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes sicherzustellen. Da diese Vorhaben nur

im Verbund ihre Wirkung erzielen und einen funktionalen Zusammenhang haben, bereitet der Regierungsrat einen Antrag für einen Rahmenkredit zuhanden des Kantonsrates vor.

Uster, Strasse Uster West: Das Projekt wird nicht weiterverfolgt, da es mit dem in der Bundesverfassung verankerten Moorschutz nicht vereinbar und damit bundesrechtswidrig ist. Zusammen mit den SBB und der Stadt Uster werden nun Lösungen für niveaufreie Querungen Strasse–Schiene gesucht. Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat am 22. September 2021 beantragt, die Abrechnung des Verpflichtungskredits von 21 Mio. Franken zu genehmigen (Vorlage 4818b).

Wetzikon, Westtangente: Das Projekt wird nicht weiterverfolgt, da es mit dem in der Bundesverfassung verankerten Moorschutz nicht vereinbar und damit bundesrechtswidrig ist. Mit der Stadt Wetzikon wird nun nach stadtverträglichen Lösungen zur Abwicklung des Verkehrs im Zentrum Wetzikon gesucht.

2. Projekte Staatsstrassen 2022–2024

Adliswil, Zürichstrasse: Die Bauarbeiten haben im April 2021 begonnen und dauern rund zwei Jahre.

Bülach, Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald: Der Kantonsrat hat einen Objektkredit von rund 62 Mio. Franken beschlossen (Vorlage 5288a). Gegen die Projektfestsetzung ist eine Beschwerde vor Verwaltungsgericht hängig. Gegenwärtig ist der Baubeginn im dritten Quartal 2022 vorgesehen.

Dietikon, 618 Mutschellenstrasse, SBB-Überführung, Sanierung und Neukonzeptionierung Betriebs- und Sicherheitsausrüstungsanlagen: Mit Beschluss Nr. 398/2020 hat der Regierungsrat eine gebundene Ausgabe von rund 12 Mio. Franken bewilligt. Die Bauarbeiten sollen im April 2022 beginnen und dauern rund eineinhalb Jahre.

Dübendorf, Parkway: Der Parkway dient der Erschliessung des Innovationsparks Zürich. Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat dafür am 7. November 2018 eine neue Ausgabe von rund 12 Mio. Franken beantragt (Vorlage 5502). Vorab sind die planungsrechtlichen Grundlagen für den Innovationspark zu schaffen. Der Anschlussknoten mit Zufahrt zum Innovationspark soll Anfang 2025 in Betrieb genommen werden, der gesamte Parkway voraussichtlich Anfang 2027.

Eglisau, Schaffhauser- und Zürcherstrasse: Bis zum Bau einer neuen Umfahrung ist der Verkehrsfluss auf der heutigen Kantonsstrasse durch Eglisau mit einem Betriebskonzept für Verkehrsmanagementmassnahmen (Lichtsignalanlagen, Fussgängerübergänge und Knotenanpassungen) zu verbessern. Der Strassenraum soll siedlungsverträglicher gestalten.

tet und die Kantonsstrasse zwischen dem Kreisel Kreuzstrasse und dem Kreisel Eglisau Nord einschliesslich der Rheinbrücke instand gesetzt werden. Das Vorprojekt wurde im Juni 2021 eingeleitet. Der Antrag an den Kantonsrat für einen Objektkredit soll Anfang 2023 erfolgen. Der Bau wird zeitlich auf den Ausbau Bülach, Hardwald, abgestimmt.

Hinwil, Zürich-/Dürntner-/Bachtelstrasse: Der Objektkredit von 6,43 Mio. Franken für den Bau der zwei neuen Kreisels an den Knoten Zürich-/Dürntnerstrasse und Dürntner-/Bachtelstrasse wurde am 7. Juni 2021 durch den Kantonsrat bewilligt (Vorlage 5629). Die Umsetzung der Massnahmen ist ab Mai 2022 vorgesehen und dauert voraussichtlich bis 2024.

Obfelden/Ottenbach, Autobahnzubringer zur N4, Anschluss Affoltern a. A.: 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, Bern-/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 verursachen. Die Planaufgabe nach § 16 StrG erfolgte im Sommer 2019. Im Rahmen des Verfahrens hat der Stadtrat Schlieren gegen das Projekt Einsprache erhoben. Die Projektfestsetzung ist für 2022 geplant.

Wädenswil, Seeuferweg: Das TBA plant den Seeuferweg in Wädenswil zwischen Seeplatz und der Halbinsel Giessen auf einer Länge von etwa 800 m. Der Weg soll grösstenteils als 2,5 m breiter Steg entlang des Seeufers geführt werden. 2025 soll das Projekt festgesetzt und dem Kantonsrat die Bewilligung eines Kredits beantragt werden. Die Ausführung ist für 2026 bis 2027 geplant.

Wangen-Brüttsellen, Knoten Zürichstrasse /A53 «Flamingo»: In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wangen-Brüttsellen und dem ASTRA wird der Knoten Flamingo umgebaut, der Autobahnanschluss A1/A15 ausgebaut und die Zürichstrasse instand gesetzt. Die Bauarbeiten sollen Ende August 2022 abgeschlossen sein. Gegenwärtig liegen die Bauarbeiten vor dem Zeitplan. Gesamthaft wurden für das Strassenbauprojekt 19,9 Mio. Franken bewilligt, wobei der Anteil des Kantons 12,4 Mio. Franken beträgt.

Weiningen, Dietikon, Limmatbrücke, Überlandstrasse, Niederholzstrasse und Veloschnellroute: Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat am 31. März 2021 einen Objektkredit von rund 29 Mio. Franken beantragt (Vorlage 5699) und unter Vorbehalt der Bewilligung des Objektkredits

mit Beschluss Nr. 354/2021 eine gebundene Ausgabe von 6,52 Mio. Franken bewilligt. Die Baumassnahmen sind ab April 2023 vorgesehen und dauern voraussichtlich zwei Jahre.

Wetzikon, Knoten Zürcher-/Usterstrasse: Mit 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 sowie von übermässigen Lärmbelastungen entlastet werden. Flankierend dazu sollen umfangreiche Revitalisierungsmassnahmen beim Aabach umgesetzt und die Vorgaben an eine künftige Veloschnellroute berücksichtigt werden. Die Zürcherstrasse ist am 1. Januar 2020 im Rahmen des Neuen Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz als Teil der A15 an den Bund übergegangen. Damit wäre das ASTRA für die Projektierung und Realisierung dieses Vorhabens zuständig. Da mit dem Ausbau des Knotens verschiedene Abhängigkeiten zu kantonalen Aufgaben (Verkehrslenkungen, Revitalisierung, Radweg) bestehen, konnte mit dem ASTRA vereinbart werden, dass das Vorhaben unter der Leitung des Kantons bearbeitet wird. Eine Realisierung ist frühestens ab 2024 möglich.

Winkel, A51: Die Hochleistungstrasse K10/A51 bildet für Wildtiere ein unüberwindbares Hindernis. Mit der geplanten Wildtierüberführung Nr. 49 soll diese Landschaftsverbindung wiederhergestellt werden. Der Bau der Wildtierüberführung wird voraussichtlich Investitionskosten von 13 Mio. Franken verursachen. Projektaufgabe und Kreditanträge sind für 2022 geplant.

3. Velowegnetz

Nachfolgend werden die bereits in den vorangehenden beiden Kapiteln «Mittel-/Langfristprogramm» und «Projekte Staatsstrassen 2022–2024» genannten Veloprojekte aufgeführt, in denen das Velowegnetz mitausgebaut wird:

- Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf, Veloschnellroute Wallisellen–Bassersdorf, Velohaupt- und -nebenverbindung in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen und Busspur in der Gemeinde Bassersdorf,
- Regensdorf, Bahnhof Nord,
- Weiningen, Dietlikon, Limmatbrücke, Überlandstrasse, Niederholzstrasse und Veloschnellroute,
- Wetzikon, Knoten Zürcher-/Usterstrasse.

4. Werkhöfe

Komplettsanierung/Neubau Werkhof Affoltern a. A.: Der Werkhof Affoltern (Baujahr 1970) genügt den betrieblichen Bedürfnissen nicht mehr und die Bausubstanz ist einem schlechten Zustand. Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat am 22. September 2021 einen Objektkredit von rund 13 Mio. Franken beantragt (Vorlage 5761).

5. Lärmschutz

Im Rahmen des kantonsweiten Lärmsanierungsprogramms nach Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) sind die Akustikprojekte in allen Gemeinden ausgelöst und in den meisten Gemeinden bereits abgeschlossen. Die Finanzierung wurde durch regionsweise Rahmenkredite mittels Regierungsratsbeschlüssen gesichert. Dabei handelt es sich um gebundene Ausgaben.

Infolge der neueren Rechtsprechung und von Rechtsbegehren sind bei den noch verbleibenden Arbeiten für einen Grossteil der Strassen mit Grenzwertüberschreitungen die Möglichkeiten zur Umsetzung von Temporeduktionen und lärmarmen Belägen zu untersuchen. Dies führt zu wesentlichen Verzögerungen, sodass die Arbeiten in verschiedenen Gemeinden voraussichtlich erst 2024 abgeschlossen werden können. Mit der Änderung der LSV vom 21. Februar 2018 wurde die Möglichkeit zum Bezug von Bundesbeiträgen bis Ende 2022 verlängert. Aufgrund einer weiteren Änderung der LSV vom 12. Mai 2021, die am 1. Juli 2021 in Kraft trat, erhalten die Kantone weiterhin finanzielle Unterstützung für die Strassenlärmsanierung vom Bund. Es ist vorgesehen, dass Anfang 2022 Verträge mit den Kantonen zur Verlängerung der Programmvereinbarung 3 bis Ende 2024 abgeschlossen werden, womit zusätzliche finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Ab 2025 sollen neue Bestimmungen zur Förderung von Massnahmen an der Quelle in Kraft treten.

6. Gesamtrechnung Bauprogramm bis 2024

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2022 104 Mio. Franken, für 2023 111 Mio. Franken und für 2024 103 Mio. Franken. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung (gerundete Beträge in Mio. Franken).

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

Tabelle Gesamtrechnung (budgetierte Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2020	Schätzung 2021	KEF 2022	KEF 2023	KEF 2024
Bruttoausgaben					
Nationalstrassen	2	11	8	2	5
Staatsstrassen:	99	130	120	121	118
– Fussgängeranlagen	4	7	7	7	7
– Uferwege	0	6	6	6	6
– Radverkehrsanlagen	15	15	20	20	20
– Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strasseninfrastruktur für den ÖV)	74	95	78	79	74
– Verkehrsmanagement	2	5	8	8	10
– Lärmschutz	4	2	1	1	1
Werkhöfe	14	9	4	7	6
Summe Bruttoinvestitionen	115	150	132	130	129
abzüglich Beiträge Dritter					
Nationalstrassen	–2	–9	–6	–2	–4
Staatsstrassen	–14	–21	–22	–17	–22
Werkhöfe	0	0	0	0	0
Summe Beiträge Dritter	–16	–30	–28	–19	–26
Nettoausgaben					
Nationalstrassen	0	2	2	0	1
Staatsstrassen	85	109	98	104	96
Werkhöfe	14	9	4	7	6
Summe Nettoinvestitionen	99	120	104	111	103
Fondsbelastungen					
Abschreibungen (einschliesslich der ausserordentlichen Abschreibungen der Nationalstrassen wegen nationalen Finanzausgleichs)	116	58	61	62	66

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:
Jacqueline FehrDie Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli