

5. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2025-2027

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2024 und Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 22. Oktober 2024

Vorlage 5975

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Die Kenntnisnahme des Bauprogramms der Staatsstrassen, welche ja mit dem Budgetprozess gekoppelt ist, gehört zu den Klassikern der kantonsrätlichen Aufgaben im Jahresverlauf. Heute geht es um das Bauprogramm der Jahre 2025 bis 2027. Gesetzliche Grundlage dafür ist Paragraf 8 Absatz 1 des Strassengesetzes. Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat das Programm sowie die aktuellen Entwicklungen im Bereich der strategischen Grundlagen in drei Sitzungen beraten, und ihre Fragen wurden von den Mitarbeitenden der zwei zuständigen Direktionen sowie von Regierungsrätin Carmen Walker Späh und Regierungsrat Martin Neukom beantwortet. Für die kompetente Beantwortung sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

Das Bauprogramm der Staatsstrassen ist ja ein Gemeinschaftswerk zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion. Grundsätzlich ist das Amt für Mobilität für die Erarbeitung der strategischen Grundlagen zuständig und das Tiefbauamt übernimmt die bauliche Umsetzung. Es sei hier noch einmal ganz kurz auf die Grundlagen des regierungsrätlichen Berichts verwiesen, den kantonalen Richtplan, Kapitel 4, Verkehr, und das Gesamtverkehrskonzept des Kantons aus dem Jahre 2018. Geplante Projekte sind mit entsprechendem Finanzbedarf im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan, KEF, eingestellt. Das Gesamtverkehrskonzept stimmt grundsätzlich die Planung aller Verkehrsträger im Kanton Zürich mit der richtplanerischen Raumentwicklung sowohl in urbanen wie in ländlichen Räumen so ab, dass eine differenzierte und ausreichende sowie umweltfreundliche und ressourcenschonende Mobilität für Gesellschaft und Wirtschaft ermöglicht wird. Vom Strassenbauprogramm des Regierungsrates werden jene kantonalen Projekte erfasst, deren Realisierung mehr als 4 Millionen Franken kostet. Der Bericht unterscheidet zwischen Projekten aus dem Mittel- und Langfristprogramm, welche aus Vorstudien und/oder Vorprojekten erfasst sind, und jenen Projekten, für welche bereits ein Bauprojekt besteht, die sich also in einem fortgeschrittenen Realisierungsstadium befinden.

Auch grundsätzliche Fragestellungen zu strategischen Entwicklungen bei allen Formen der Mobilität und deren Träger werden beleuchtet sowie neue bundesrechtliche Vorgaben erläutert. Inhaltlich betrifft der Bericht das gesamte Strassen- und Wegnetz im Besitz des Kantons, wodurch Kantonsstrassen, aber auch Velo- und Fusswege erfasst sind.

Einen Fokus legte die Regierung im diesjährigen Bericht zum Strassenbauprogramm auf die Entwicklung des Strassenfonds, darauf wird noch einzugehen sein. Wie bereits in den Vorjahren bezeichnet die Regierung die 2022 und 2023 festge-

setzten Standards Staatsstrassen und Veloverkehr als zentrale Grundlagen und Instrumente für die Planung leistungsfähiger Mobilitätsinfrastruktur. Damit werden Strassen und Wege trotz Anpassung an lokale Gegebenheiten einheitlich gestaltet und dimensioniert. Zum Veloverkehr führt die Regierung aus, dass gemäss den seit 1. Januar 2023 in Kraft gesetzten Bundesvorgaben über die Velowege Gemeinden und Kantone verpflichtet werden, innerhalb von fünf Jahren Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festzusetzen. Der Kanton Zürich verfügt bereits über einen entsprechenden Velonetzplan, und vorhandene Netzschwachstellen sollen möglichst rasch behoben werden. Neu in diesem Berichtsjahr ist die explizite Erwähnung der Planung von Mountainbike-Routen, einem wachsenden Segment des Freizeitverkehrs. Dieser Planung widmet sich das Amt für Mobilität und es darf mit einem entsprechenden Mountainbike-Routennetz für den Kanton gerechnet werden.

Bei den strategischen Mobilitäts herausforderungen betont die Regierung in ihrem Bericht angesichts des gesellschaftlichen Wandels noch einmal die Bedeutung der Digitalisierung. Neue Mobilitätsformen und Technologien aus nationaler und kantonaler Verkehrsforschung werden vom Amt für Mobilität aufgegriffen, um für den Kanton die Potenziale der Digitalisierung und der Nachhaltigkeit auch für die Mobilität nutzen zu können.

Gemäss Bericht der Regierung sind aus dem Förderprogramm «Ladeinfrastrukturen für CO₂-arme Mobilität» innerhalb eines Jahres bereits 3000 Gesuche für Fördergelder aus dem entsprechenden Rahmenkredit eingegangen. Als weitere Schwerpunkte sei das Themenfeld Digitalisierung im Güterverkehr sowie als mittelfristige Themen der Entwurf einer Strategie und eines Realisierungsrahmens für Mobility Pricing erwähnt. Ebenfalls strategische Bearbeitungspunkte sind «Mobility as a Service» sowie das automatisierte Fahren. Auf die zu erwartende Bundesregulierung im Bereich «autonomes Fahren» bereitet sich der Kanton Zürich vor und hat die kantonsübergreifende Allianz automatisiertes Fahren initiiert. Einen Fokus legte die Regierung in ihrer Berichterstattung auf die Entwicklung des Strassenfonds. Wie sie ausführt, sieht der Strassenfonds finanztechnisch einer steigenden Verschuldung entgegen. Diese setzt sich bei der Umsetzung der geplanten Vorhaben weiter fort. Das hat einerseits mit der Übernahme von Kostenanteilen für den Unterhalt der Gemeindestrassen, welche den Fonds jährlich mit über 70 Millionen Franken belastet, zu tun. Andererseits – und dies hat die Regierung im Ergänzungsbericht zur Vorlage 5633, Staatsgelder für Strassen, dargelegt – führt die zunehmende Wahl von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb, welche abgabebefreit sind, infolge ausbleibender Einnahmen zu einem weiteren Druck auf den Strassenfonds. Eine Umgestaltung der kantonalen Verkehrsabgaben und damit eine Vorlage zum Verkehrsabgabegesetz an den Kantonsrat ist allerdings vorgesehen.

Eine ganze Reihe von Projekten aus dem Strassenbauprogramm ist mit einem Verweis auf eine sogenannte tiefere Priorisierung erfasst. Dabei handelt es sich um Projekte, die infolge der tieferen Priorisierung nicht in den KEF der kommenden Jahre 2025 bis 2028 aufgenommen worden sind. Es ist eine Neuerung im Strassenbauprogramm in diesem Jahr. Aufgrund der Finanzlage des Kantons hat

der Regierungsrat bei den Bauvorhaben generell eine auf einer umfassenden Kriterienbetrachtung fussende Priorisierung vorgenommen. Diese umfasst nicht nur Bauvorhaben aus dem Bereich des Strassenbauprogramms, sondern auch der Bildung. Ich erwähne aus dem Mittel- und Langfristprogramm beispielsweise – und nicht abschliessend in diesem Zusammenhang – die Umfahrung bei Grüningen oder die Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet beim Neeracherried oder den Neubau der SBB-Unterführung an der Winterthurerstrasse in Uster. Auch Veloverkehrsprojekte wurden mit den gleichen Priorisierungskriterien beurteilt und anschliessend nicht in den KEF aufgenommen, beispielsweise die Velobahn Limmattal. Wichtig ist zu betonen, dass für die Priorisierungsfrage alle Projekte auf den KEF 2026 bis 2029 die Priorisierung wieder angeschaut und neu beurteilt wird. Auch – und das hat die Regierung immer wieder herausgestrichen – darf davon ausgegangen werden, dass die Planungsarbeiten auch bei jenen Objekten weitergehen, die keine Aufnahme im KEF 2025 bis 2028 gefunden haben. Der Bericht der Regierung orientiert indes auch über eine Reihe von Projekten, die über das Stadium von Vorprojekten hinaus gediehen sind. Ich erwähne hier beispielsweise die Schaffhauserstrasse im Hardwald bei Bülach, eine neue Busspur in Dübendorf oder Radweglückenschliessungen bei Rorbas an der Weiacherstrasse sowie jene im Zürcher Oberland bei Hombrechtikon/Grüningen, welche in der KPB bereits beraten sind und demnächst in den Kantonsrat kommen. Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat, wie erwähnt, das Geschäft an drei Sitzungen beraten, Fragen gestellt und zu einzelnen Projekten, auch zur Investitionspriorisierung, nachgehakt. Die Mitglieder der Kommission wie auch deren Fraktionskolleginnen und -kollegen werden in ihren Voten im Anschluss sicherlich sowohl regionalpolitisch relevante Aspekte beleuchten wie auch eine generelle Einschätzung zum Bauprogramm der Staatsstrassen für alle erfassten Verkehrsformen vornehmen. Ich gehe davon aus, dass auch die Frage der Finanzpriorisierung angeschnitten werden wird. Wie jedes Jahr erhalten wir so einen Überblick über die Positionen der politischen Parteien nicht nur zum Bauprogramm an sich, sondern auch zum Fortschritt einzelner Projekte oder zum bemängelten Fortschritt derselben – je nach politischer Priorisierung mehr in Bezug auf den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) oder eben in Bezug auf den Velo- und Langsamverkehr.

Namens der einstimmigen Kommission für Planung und Bau bitte ich Sie, die Vorlage 5975 und damit das Bauprogramm der Staatsstrassen des Regierungsrates für die Jahre 2025 bis 2027 zur Kenntnis zu nehmen. Besten Dank.

Walter Honegger (SVP, Wald): Die SVP beantragt ebenfalls Kenntnisnahme des Bauprogramms der Staatsstrassen für die nächsten drei Jahre. Die Details haben Sie durch unsere Kommissionspräsidentin erfahren. Besonders hervorheben möchte ich folgende drei Punkte: Erstens, unserem Strassenfonds geht es nicht gut. Anstelle einer ursprünglich geplanten Schuldentilgung kommt es in den nächsten Jahren genau zum Gegenteil. Und wer ist schuld? Ja genau, wir alle hier im Saal, wir gewählten aktuellen Regierungs- und Kantonsräte. Zweitens, unserem Strassenfonds geht es nicht gut. Wie wollen wir nun dem entgegenwirken?

Ja genau, wir lassen den Regierungsrat das Ganze ausbaden. Schliesslich gehört dies auch genau in sein Aufgabengebiet, denn wir Kantonsräte und Kantonsrätinnen haben schliesslich das Bauprogramm Staatsstrassen auch nur zur Kenntnis zu nehmen, oder? Drittens, unserem Strassenfonds geht es immer noch nicht gut. Und können wir Kantonsrätinnen und Kantonsräte allenfalls nicht doch etwas mithelfen, um dies zu verändern? Ja genau, natürlich können wir und müssten wohl auch mithelfen, denn der Regierungsrat ist überfordert, vor allem dann, wenn der Kantonsrat Beschlüsse fasst, welche dem Regierungsrat quer reinkommen.

Fazit: Vor wenigen Jahren haben wir beschlossen, den Gemeinden rund 70 Millionen Franken aus dem Strassenfonds zukommen zu lassen. Zudem werden immer mehr Elektroautos zugelassen, welche keine Abgaben zu bezahlen haben. Und dann werden immer mehr Radstreifen und Velowege gebaut. Gemäss dem vorliegenden Bauprogramm sind dies bereits mehr als 20 Prozent der Aufwendungen pro Jahr, welche gegenüber dem Strassenbau verwendet werden. Und welche Abgaben haben die Nutzer und Nutzerinnen der Velowege zu entrichten? Sie sehen, vor welcher Aufgabe der Regierungsrat steht, und es bleibt zuletzt an uns allen, die Vorschläge respektive die Gesetzesanpassungen, welche uns der Regierungsrat in der nächsten Zeit vorlegen wird, zu unterstützen, sofern diese dann auch etwas ausgewogen sind. Ich persönlich bin überzeugt, dass dies möglich sein wird, und freue mich bereits jetzt auf die Diskussionen betreffend Ausgewogenheit zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Aber eben, nur wenn unser Strassenfonds eine positive finanzielle Entwicklung aufzeigen kann, können auch die verschiedenen Bedürfnisse im Strassenverkehr, welche zukünftig noch zunehmen werden, auch wirklich ausgewogen befriedigt werden. Die SVP genehmigt diese Kenntnisnahme.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Das vorliegende Strassenbauprogramm wird von der Regierung als wichtiger Schritt zur Weiterentwicklung unserer Infrastruktur verkauft. Doch bei genauerem Hinsehen zeigt sich ein deutliches Ungleichgewicht in den Prioritäten, das nicht nur enttäuscht, sondern auch unsere Zukunftsfähigkeit infrage stellt. Es ist besorgniserregend, dass insbesondere Projekte, die ökologische Verbesserungen und eine nachhaltige Aufwertung unserer Landschaften und Mobilität zum Ziel haben, in der Prioritätenliste der Regierung auf die lange Bank geschoben werden. Dies betrifft beispielsweise die Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet im Neeracherried, die Wildtierüberführung über die A51 bei Bülach, den Bau des Seeuferwegs in Wädenswil sowie die geplante Velobahn im Limmattal. All diese Projekte, die wichtige ökologische und soziale Mehrwerte bieten, drohen nun aufgrund der Finanzpolitik der Regierung verzögert zu werden.

Das grösste Problem ist, dass die Regierung das weitere Vorgehen und die Priorisierung dieser wichtigen Projekte erst auf den KEF 2026 bis 2029 hin überprüfen will. Dies bedeutet, dass dringende Massnahmen, die zur Erhaltung unserer Biodiversität, zur Förderung des Langsamverkehrs und zur Verbesserung der Lebensqualität beitragen würden, allenfalls auf unbestimmte Zeit verschoben werden.

Hiermit wird eine Chance vertan, den Kanton Zürich ökologisch und zukunftsorientiert weiterzuentwickeln.

Diese Verzögerungen sind nicht nur unverständlich, sie sind in meinen Augen auch Ausdruck einer destruktiven Finanzpolitik, einer Politik, die einseitig in reine Strassenbauprojekte investiert, während die dringend notwendigen ökologischen Aufwertungen stiefmütterlich behandelt werden. Wo bleibt die Verantwortung für den Schutz unserer sensiblen Naturräume? Wo bleibt das Engagement für nachhaltige Mobilität? Diese Fragen bleiben unbeantwortet, wenn wir den aktuellen Kurs der Prioritätensetzung einfach so hinnehmen.

Der Regierungsrat betont immer wieder die Wichtigkeit der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes. Doch hier haben wir das klare Beispiel, dass dies oft nur Lippenbekenntnisse sind. Wenn es um konkrete Projekte geht, die tatsächlich einen Beitrag zu einem ökologischeren Zürich leisten können, fehlt oft der politische Wille zur Umsetzung. Stattdessen wird investiert in Projekte, die vor allem dem Autoverkehr zugutekommen und die bestehende Infrastruktur zementieren, statt sie zu modernisieren. Der Kanton Zürich hat das Potenzial, eine Vorreiterrolle in Sachen Nachhaltigkeit und ökologischer Mobilität zu übernehmen. Die Bevölkerung erwartet zu Recht, dass wir die Herausforderungen des Klimawandels ernst nehmen und zukunftsweisende Projekte aktiv vorantreiben. Eine nachhaltige Verkehrspolitik bedeutet eben nicht, die Kapazität für den Autoverkehr zu erhöhen, sondern Alternativen zu schaffen, die sowohl Mensch als auch Natur dienen. Deshalb fordere ich den Regierungsrat auf, seine Prioritätensetzung zu überdenken. Wir brauchen keine weiteren Verzögerungen bei Projekten, die einen echten Mehrwert für unsere Umwelt und unsere Gesellschaft bieten. Der Schutz unserer Naturgebiete, die Förderung des Langsamverkehrs und die Erhaltung der Biodiversität sind keine Luxusprojekte, die man nach Belieben verschieben kann, wie beispielsweise Autobahnausbauten. Sie sind notwendige Massnahmen, die längst überfällig sind. Eine umweltgerechte Verkehrspolitik ist kein Nice-to-have, sie ist eine Notwendigkeit. Die Zeit, in der wir nachhaltige und ökologische Projekte als zweitrangig betrachten konnten, ist längst vorbei. Der Regierungsrat muss sich der Verantwortung stellen und das kommende Strassenbauprogramm entsprechend überarbeiten. Es ist Zeit, die einseitige Ausrichtung zugunsten reiner Strassenbauprojekte zu überdenken und endlich den ökologischen Aufwertungen den Stellenwert zu geben, den sie verdienen.

Simon Vlk (FDP, Uster): Vielen Dank für den aufschlussreichen Bericht, welcher dieses Jahr unter anderem im Zeichen der schwierigen Finanzlage des Strassenfonds und des Kantons Zürich steht. So erläutert der Bericht unter anderem die Entwicklung des Strassenfonds-Saldos und die negativen Prognosen betreffend Fondsbestand sowie der Verschuldung gegenüber dem Staatshaushalt. Daraus wird ersichtlich, unter welchem hohem finanziellen Druck der Strassenfonds steht und dass Massnahmen einzuleiten sind. Wie kommt es? Meine Vorredner haben es schon erwähnt: Nicht nur muss der Strassenfonds für immer mehr Aufgaben herhalten, auch werden dessen Mittel seit vorletztem Jahr zusätzlich geschröpft durch jährlich zu entrichtende Abgaben an den Unterhalt von Gemeindestrassen

in der Höhe von mehr als 70 Millionen Franken, welche der Fonds ohne Gegenleistung abzutreten hat.

Ein weiterer Grund, weshalb der Strassenfonds finanziell immer stärker unter Druck gerät, liegt in der zunehmenden Anzahl von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb, die bekanntlich nach wie vor abgabebefreit sind. Letztes Jahr erhöhte sich die Anzahl der verkauften reinen Elektrofahrzeuge in der Schweiz gegenüber dem Vorjahr um rund 30 Prozent. Währenddessen war der Verkauf von Benzinern schwach rückläufig und derjenige von Dieselfahrzeugen ging gar um mehr als 10 Prozent zurück. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht dessen, dass Elektroautos in den nächsten Jahren preislich weiter an Konkurrenzfähigkeit dazugewinnen werden, zum Beispiel aufgrund von günstiger werdenden Batterien und durch den Markteintritt von neuen Playern, scheint das Hinterfragen der Abgabefreiheit von Elektroautos in mittelfristiger Zukunft angebracht zu sein. In seiner Strategie DiNaMo (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*) hat der Regierungsrat bereits die Umgestaltung der Umwandlung des E-Fahrzeug-Rabatts in ein neues System vorgesehen, das die Umwelteffizienz, wie zum Beispiel Energie und Lärm gemäss Stand der Technologie, berücksichtigt, wobei als Übergang auch die Aufhebung der heutigen Befreiung der Elektrofahrzeuge von Verkehrsabgaben erfolgen könnte. Gerade für die ländlichen Regionen stellt die wachsende Aushöhlung des Strassenfonds eine Gefahr dar. In diesen Regionen ist der Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln und deren Anbindung nicht immer leicht und zielführend, weshalb die ländliche Bevölkerung auch zukünftig auf das Auto angewiesen sein wird. Der Zürcher Wirtschaftsmotor läuft nach wie vor am stärksten in den Zentren und unser Kanton braucht funktionierende Mobilitätslösungen, um die ländlichen Regionen an die Ballungsräume anzuschliessen.

Weiter steht der diesjährige Bericht im Zeichen der schwierigen finanziellen Finanzlage des Kantons Zürich. So zwang die finanzielle Schieflage die Regierung, Bauprojekte neu zu priorisieren und einige von diesen auf der Zeitschiene nach hinten zu verschieben. Sparen ist selten lustig und so wird auch ein mir wichtiges Bauprojekt aus meiner Region um mindestens ein Jahr nach hinten verschoben. Natürlich gäbe es viele wichtige Gründe, warum gerade dieses Projekt nicht verschoben werden dürfte und von den Sparbemühungen ausgenommen werden sollte. Aber wenn wir ehrlich sind, trifft dies wahrscheinlich auf fast jedes Projekt zu. Und da sieht man auch: Was die SP sagt, stimmt in diesem Sinne nicht, es sind wirklich alle Projekte betroffen. Es ist schlicht und einfach nicht korrekt, dass jetzt besonders bei den ökologischen Projekten gespart wurde. Es wurden diverse wichtige Strassenprojekte nach hinten priorisiert, und du (*gemeint ist Jonas Erni*) weisst das auch. Darum bin ich auch bereit, die Kröte jetzt zu schlucken – für meine Bahnunterführung zumindest für dieses Jahr. Aufgeschoben ist nicht aufgehoben, und selbstverständlich hoffe auch ich, dass die Finanzlage unseres Kantons sich bald wieder verbessert und die aufgeschobenen Projekte, auch die ökologischen, dann später nachgeholt werden können.

Wir nehmen den Bericht zur Kenntnis. Besten Dank für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich möchte in dieser Debatte auf drei Punkte des Berichts eingehen: Der erste Punkt – und das haben wir schon häufiger gehört – ist die Priorisierung. Verantwortlich gemacht wird dafür in der Regel diese Zahlung von 70 Millionen an die Gemeinden. Nun, diese Zahlung wurde offiziell beschlossen und die ist natürlich auch richtig so, denn das ist ja der Beitrag, den die Automobilisten an das Strassennetz zahlen, welches das längste Strassennetz im Kanton Zürich ist, nämlich das Strassennetz der Gemeinden, und das nutzen sie auch. Deshalb ist es hier nur gerechtfertigt, dass sie auch dort einen Beitrag daran leisten.

Dann wurde angefügt, dass die kantonalen Finanzen problematisch seien. Das betrifft natürlich diese Projekte hier nur sehr beschränkt, weil sie ja aus dem Strassenfonds finanziert werden, also aus einer separaten Rechnung. Nichtsdestotrotz erachten die Grünliberalen eine Priorisierung durchaus als sinnvoll, weil es nicht einfach darum geht, möglichst schnell möglichst viel zu bauen. Die Frage, die sich aber stellt: Ist diese Priorisierung richtig gemacht worden? Der Eindruck bleibt, dass es sehr ad hoc, sehr plötzlich und irgendwie unvorbereitet und nicht sehr gut gemacht war. Aber der Regierungsrat hat ja jetzt ein Jahr Zeit, diese Priorisierung zu überarbeiten und besser zu machen.

So stellt sich für uns beispielsweise die Frage: Werden die gesetzlichen Vorgaben mit dieser Priorisierung eingehalten? Wir haben hier zwei, drei Punkte, die relevant sind: Der eine ist der Lärmschutz. Hier sind wir seit 40 Jahren verpflichtet, etwas zu machen. Wir sind noch nicht am Ziel, das sollte nach 40 Jahren eigentlich nicht der Fall sein. Der zweite Punkt ist die Hindernisfreiheit der ÖV-Haltestellen: Werden alle Bushaltestellen rechtzeitig umgebaut? Nein, rechtzeitig sicher nicht, denn sie hätten ja auch schon gemacht werden müssen. Und der ZVV muss dieses Jahr schon zusätzliche Strafen bezahlen, weil es eben nicht gemacht wurde. Der dritte Punkt in der Priorisierung – es wurde auch von Jonas Erni schon angesprochen – ist die Reparatur der ökologischen Schäden und der Verkehrsinfrastruktur. Wie wurde diese berücksichtigt? Wurde sie richtig berücksichtigt? Denn es kann nicht sein, dass man einfach ignoriert, dass wir ein Problem bezüglich der Biodiversität haben, auch weil die Strassen und Verkehrsinfrastrukturen wichtige Lebensräume zerschneiden, die Verbindung nicht mehr gewährleistet ist. Und diese Reparaturen müssten auch von Gesetzes wegen dringend gemacht werden. Der vierte Punkt ist die Verlagerung: Wie geht man mit dem Verlagerungsziel um? Wir haben ein Gesamtkonzept, ein Mobilitätsgesamtkonzept, das klar sagt: Der ÖV soll wachsen, der Veloverkehr soll wachsen und der Strassenverkehr soll stabilisiert bleiben. Wie wird dieses Ziel erreicht, wenn wir einfach die Priorisierung so machen, wie sie jetzt gemacht wird? Also das wären die Punkte, die in der nächsten Priorisierung für nächstes Jahr angeschaut werden müssen.

Der zweite Punkt auf den ich eingehen möchte, ist das autonome Fahren. Wir begrüßen es, dass der Kanton Zürich sich in einer interkantonalen Allianz für dieses Thema engagiert. Wir erachten es auch als ein wichtiges Thema und ein erster Schritt wird getan. Ab nächstem Jahr ist das Level 3, autonomes Fahren, auf den Autobahnen zulässig. Das heisst, die ersten Autofahrer, die ersten Automobilisten dürfen die Hände vom Steuer nehmen und das Auto fahren lassen. Wir

sind uns sicher, dass es hier gerade auf den Autobahnen noch weitere Entwicklungen gibt und immer mehr Autos autonom fahren, die teilweise autonom unterwegs sind, und wir sehen darin eine grosse Chance. Wir sehen aber auch, dass, wenn das autonome Fahren kommt, die Abstände auf den Autobahnen sinken werden, die die Autos aus Sicherheitsgründen haben müssen. Und wenn wir das machen, dann haben wir eine erhöhte Kapazität auf den Autobahnen. In diesem Sinne bin ich auch sicher, dass sich der Kanton Zürich beim Bund eingesetzt hat, dass man eben nicht Autobahnen ausbaut, um mehr Kapazitäten zu schaffen, sondern dass man hier den Kopf und die Computerkraft braucht, um daran zu arbeiten.

Und der dritte Punkt wendet sich an die Regierung und an die GL (*Geschäftsleitung*) des Kantonsrats gleichermassen. Wir haben vor einigen Jahren eine neue Aufgabenteilung zwischen dem Amt für Mobilität, früher Amt für Verkehr, und dem Tiefbauamt gemacht. Es mutet irgendwie ein bisschen seltsam an, dass wir hier jetzt über ein Strassenbauprogramm sprechen, aber die Volkswirtschaftsdirektion, die ganz am Anfang dieser Kette steht und in dem Sinn wenig oder eigentlich fast nichts mehr mit dem konkreten Bau zu tun hat, hier antragstellende Behörde ist. Auch im Kantonsrat ist es irgendwie seltsam: Die KPB beschliesst das Programm und die Projekte, die KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) aber das Budget, das sich direkt aus diesem Programm ableitet. Auch hier, denken wir, wäre es klug, einmal darüber nachzudenken, ob das die richtige Lösung ist. In diesem Sinne nehmen wir diesen Bericht zur Kenntnis.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Vor einem Jahr habe ich beklagt, dass es einen Gap gäbe zwischen den strategischen Grundlagen und dem effektiven Strassenbauprogramm. Diese Lücke ist nicht geschlossen, sondern im Gegenteil noch grösser geworden. Nach wie vor wird im ersten Kapitel, den strategischen Grundlagen, grossspurig das Gesamtverkehrskonzept zitiert. Die Gestaltung der Kantonsstrassen zu öffentlichen Räumen und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs in dichtbesiedelten Räumen werden daher wichtige Ziele der Strasseninfrastruktur bleiben. Der Regierungsrat hat aber genau diese Projekte, also den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr massiv gekürzt. Es wurden sogar die Zielsetzungen angepasst. Die Zielwerte gemäss Gesamtverkehrskonzept 2018 zum Veloverkehr wurden kurzerhand von 2030 auf 2040 hinausgeschoben. Wo bleibt die Förderung des Veloverkehrs? Aufschieben ist etwas anderes als fördern, oder wie soll das zusammen gehen? Noch immer ist das MIV-Wachstum zu hoch. Hier werden vermutlich nicht einmal die wenig ambitionierten Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes erreicht. 50 Prozent des Verkehrszuwachses soll auf den ÖV entfallen.

Diverse ÖV-Projekte werden nun sogenannten überprüft und die Gefahr ist hoch, dass sie zurückgestellt werden. Die Steuergeschenke der letzten Jahre, insbesondere die Steuerfussenkungen und die Steuervorlage (*Vorlage 5939*), welche nun mit einem Referendum bekämpft werden muss, führen zu weniger Einnahmen. Gekürzt wird überall: bei Infrastrukturen, Bildungsbauten und auch beim ÖV, bei Radwegbauten, bei Wildtierbrücken und/oder bei Massnahmen, welche der Natur

zugutekämen, zum Beispiel die Strassenverlegung im Neeracherried. Die Bevölkerung muss also auf Infrastruktur verzichten, auch auf solche, in welche schon in Vorleistungen investiert wurde. Projekte, welche sich positiv auf den Klimawandel oder auf die Biodiversität auswirken würden, werden hinausgeschoben. Bis wann? Auch verschiedene Radwegprojekte werden auf die lange Bank geschoben, drei Beispiele: So wird zwar bei der Velobahn Limmattal vollmundig aufgezählt, warum diese Verbindung wichtig sei, dass sie ein hohes Nachfragepotenzial habe, durch die getrennte Führung parallel zur Bahn sicher und direkt sei, um dann aber im letzten Satz zu sagen, sie sei tief priorisiert und werde daher überprüft, also zurückgestellt.

Nicht besser ergeht es dem Radweg von Birmensdorf nach Aesch. Die Planaufgabe erfolgte im Oktober 2024 und es wird von einer grossen Verbesserung der Sicherheit für Fussgänger und Radfahrende gesprochen. Auch hier wird das Projekt zurückgestellt und die Verbesserung der Sicherheit bleibt auf der Strecke. Oft sind solche Projekte auch mit Anschlussprojekten in den betroffenen Gemeinden verbunden. Auch diese werden dann wieder ausgebremst. Es ergeben sich teure Verzögerungen auch in den Kommunen. Vielleicht kann die Gemeinderätin von Aesch, Janine Vannaz, hier noch ergänzen. Auch die 4 Kilometer lange Radweglücke zwischen Bertschikon und Oberschneit wird nun doch nicht geschlossen. Die Ausführung ist für 2025 bis 2026 geplant, so steht es unverändert im Bauprogramm. Offenbar wurde dann aber nachträglich noch ein Satz eingefügt: Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025/2028 aufgenommen.

Noch ein Wort zum Lärmschutz: Letztes Jahr habe ich die inhaltslosen Formulierungen zum Lärmschutz kritisiert, welche während Jahren mit unveränderter Formulierung Eingang im Strassenbauprogramm gefunden haben. Positiv ist zu vermerken, dass im laufenden Programm die Ausführungen zum Lärmschutz etwas an Substanz gewonnen haben. So wurde immerhin selbstkritisch angemerkt, dass bisher nur sehr wenige lärmreduzierende Massnahmen umgesetzt wurden. Der Lärmschutz beschränkt sich bisher auf den Einbau von Schallschutzfenstern als Ersatzmassnahme. Ersatzmassnahmen sind aber kein Lärmschutz, da er Massnahmen an der Quelle nicht berücksichtigt. Immerhin wird der Lärmschutz neu als Daueraufgabe verstanden und lärmreduzierende Massnahmen werden untersucht. Aber auch hier die Formulierung «untersucht»: Man findet dann zwar Massnahmen, die man machen könnte und müsste, aber ob sie dann aber wirklich gemacht werden, steht noch auf einem anderen Blatt. Die billigste und effizienteste lärmreduzierende Massnahme ist Tempo 30 innerorts. Man könnte aber schon mit weit weniger drastischen Massnahmen anfangen: 43'000 Personen wohnen an Strassen innerorts, welche mit Tempo 60 signalisiert sind. Diese 43'000 Personen sind übermässigem Lärm ausgesetzt. Die Reduktion auf Tempo 50 könnte mit einem generellen Beschluss sofort gemacht werden. Es braucht keine Gutachten, es braucht nur den Willen, die Tempo-60-Signale abzuräumen und normale Innerortsgeschwindigkeit von 50 zu signalisieren. Tempo 60 ist hier die Ausnahme, und der Regierungsrat gibt selber zu, dass Tempo 60 eigentlich nicht statthaft ist bei gleichzeitiger Lärmgrenzwertüberschreitung. Allein, er will nicht proaktiv

handeln, sondern warten, bis die Strassen sanierungsbedürftig sind. 43'000 Personen müssen also weiterhin auf ruhigere Zeiten warten.

Tiefere Geschwindigkeiten vermindern nicht nur den Lärm, sondern erhöhen auch die Sicherheit. Selbst die BfU (*Beratungsstelle für Unfallverhütung*), welche ideologisch nicht als linksgrün verschrien ist, fordert Tempo 30 auch auf dem Hauptstrassennetz, denn damit liessen sich mindestens ein Drittel der schweren Unfälle verhindern. Das hat die BfU errechnet. Sie fordert deshalb einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung. Ein Paradigmenwechsel wäre auch im Regierungsrat angesagt. Wir nehmen den Bericht zur Kenntnis.

Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch): Die Mitte dankt der Regierung für den Bericht über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2025 bis 2027 und ich danke auch der Präsidentin der KPB für die sehr gute Zusammenfassung. Das Dokument enthält interessante Informationen über die Entwicklung der verkehrstrategischen Grundlagen. Besondere Ziele, kann man lesen, sind die Gestaltung von Kantonsstrassen als öffentliche Räume und die Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs in dichtbesiedelten Gebieten. Standards für Staatsstrassen sowie spezifische Richtlinien für den Veloverkehr wurden ebenso erarbeitet. Der Kanton plant zudem ein Mountainbike-Routennetz. Der Bericht beinhaltet auch strategische Programme zur Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität. Der Strassenfonds, heisst es weiter, deckt jeweils die Kosten für Bau und Unterhalt von Staats- und Nationalstrassen. Die Verschuldung des Fonds werde jedoch zunehmen, weshalb eine Anpassung der Verkehrsabgaben insbesondere für Elektrofahrzeuge in Betracht gezogen werde, um die finanzielle Stabilität des Fonds zu gewährleisten. Und dann wären ja da auch noch die Velos, aber da muss man halt auch mal über die Bücher betreffend diese Abgaben.

Wenn wir aber jetzt schon bei den Fahrrädern sind: Ich kann Thomas Schweizer sehr gerne ergänzen, was die Gemeinde Aesch anbelangt, der Unmut ist gross. Unter der Rubrik «Mittel- und langfristiges Programm», in Klammern «Vorstudien und Vorprojekte» ist mir aus persönlichen Gründen – ich bin eben Gemeinderätin der Gemeinde Aesch – natürlich folgender Textabschnitt besonders aufgefallen, dort heisst es: «Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit muss die Aescher-/Birmensdorferstrasse instandgesetzt werden. Dabei werden das Rad- und Gehwegnetz ausgebaut und die Schwachstellen behoben. Mit den Massnahmen wird damit insbesondere die Verkehrssicherheit für Velofahrende sowie Fussgängerinnen verbessert. Das Vorprojekt wird im Herbst 2024 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt. Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung im KEF 2025 bis 2028 nicht aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026 bis 2029 hin überprüft.» Ja, das Vorprojekt liegt bei uns im Gemeindehaus auf, dies kann ich bestätigen. Aber wenn ich bedenke, seit wie vielen Jahren wir auf dieses gewartet haben, und dass nun auch unsere Dorfdurchfahrt mit den neu angedachten Bushaltestellen auf Eis gelegt wird, weil ebendieser Radweg auf sich warten lässt, freut mich das nicht wirklich. Ich hoffe sehr, dass der Regierungsrat im nächsten Jahr die Einstellung

in den KEF nicht nur überprüft. Danke trotzdem für die gute Arbeit, und wir nehmen den Bericht gerne zur Kenntnis.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Auch der AL ist die Priorisierung der Bauprojekte im Strassenbauprogramm aufgefallen. Wir stellen hier leider fest, dass der Regierungsrat unverständlicherweise Projekte wie die Verlegung der Strasse aus dem Neeracherried und die Velobahn Limmattal auf die lange Bank geschoben hat oder, wie es im Bericht so schön heisst: Die Projekte haben eine tiefe Priorisierung und das weitere Vorgehen wird im zukünftigen KEF überprüft. Die angekündigte Priorisierung und Überprüfung scheint dabei eher ein Euphemismus für das Beibehalten des Status quo zu sein, und es ist für uns nicht ersichtlich, wie wir so die Verkehrswende schaffen sollen.

Hier müssen ökologische Projekte und der Langsamverkehr höher priorisiert werden. Der Regierungsrat hat offenbar das Gas- mit dem Bremspedal verwechselt. Daher ist es für mich auch kein Wunder, dass sich die bürgerliche Seite hier kaum an dieser Priorisierung stört.

Ebenfalls wieder aufgefallen sind uns auf die Uferwege. Hier zeigt sich schlichtweg seit Jahren dasselbe Bild, aber trotzdem muss man es wiederholen: Wiederrum wurden 6 Millionen Franken eingestellt, aber wiederum wurden diese nicht gebaut. Es ist lediglich 1 Million verzeichnet, auch im letzten Jahr. Auch sehen wir lediglich ein Projekt in der Pipeline, das ist der ebenfalls nach hinten priorisierte Seeuferweg in Wädenswil. Die AL erwartet hier, dass die Mittel ausgeschöpft werden. Hier gab es nicht nur seit diesem Jahr eine Priorisierung, sondern dies ist ein Problem, seit ich hier im Rat bin, und es ändert sich schlichtweg nichts. Die Alternative Liste nimmt den Bericht entsprechend zur Kenntnis.

Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon): Das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich schreibt es klar vor, das Angebot des Individualverkehrs soll sichergestellt werden. Das ÖV-Angebot soll im urbanen Raum ausgebaut und der Fuss- und Veloverkehr stärker gefördert werden. Es handelt sich hierbei also um eine klare Priorisierung. Das Bauprogramm geht jedoch in eine völlig andere Richtung: Im nächsten Jahr sind 115 Millionen Franken für die Staatsstrassen budgetiert, aber nur 30 Millionen für den Fuss- und Veloverkehr, es handelt sich also bloss um einen Viertel. Bereits im Jahr 2027 sind dann 139 Millionen Franken für die Staatsstrassen eingestellt und nur 1 Million mehr für den Fuss- und Veloverkehr. Der Anteil davon verschlechtert sich also auf knapp einen Fünftel.

Gleichzeitig zeigt der Bericht die Prognose des Strassenfonds auf. Aber anstatt bei einschenkenden Strassenprojekten zu sparen, schiebt die Regierung lieber Projekte des Fuss- und Veloverkehrs nach hinten. So sind zwar ein Drittel aller Strassenprojekte nach hinten verschoben, das stimmt, beim Fuss- und Veloverkehr ist es jedoch knapp die Hälfte. Der Anteil zurückgestellter ökologischer Projekte ist also durchaus deutlich höher, liebe FDP, und das in einer Zeit, in der die Regierung die Unternehmenssteuern senken will.

Sinnbildlich für diese Fehlpriorisierung ist der Bahnhof Nord in Regensdorf. Dort sind eine autofreie Promenade, neue Strassen, Velo-Massnahmen und ein Bushof

geplant. Während die Strassen nun wie bisher weiterverfolgt werden, sollen die Velo-Massnahmen und der Bushof nicht in den KEF aufgenommen werden. Dieses Vorgehen widerspricht sinnbildlich genau den einleitend erwähnten Zielen Ihres eigenes Gesamtverkehrskonzepts, Frau Regierungsrätin. Handelt es sich also bloss um eine Hochglanzbroschüre? Oder handelt es sich sogar um Arbeitsverweigerung? Auch die einzig aufgeführte Wildtierüberführung sowie die für uns zentrale Strassenverlegung aus dem Neeracherried werden verschoben. Die Regierung lässt – Achtung, Wortspiel –, die Regierung lässt die Natur in diesem Programm auf der Strecke.

Wir fordern die Regierung auf, ihre Prioritäten zu überdenken, und ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich muss doch noch etwas zu den Radwegprojekten sagen. Thomas Schweizer bemängelt, dass hier die Förderung zurückgestellt wird. Es werden verschiedene Projekte zurückgestellt, nicht nur im Veloverkehr. Benjamin Walder hat gerade gesagt, dass der grosse Teil für den Autoverkehr oder für den MIV verwendet wird. Ja, der MIV bezahlt auch den grossen Teil.

Zur Veloinfrastruktur: Auch wenn gewisse Projekte etwas aufgeschoben wurden, Schlieren, Velobahn Limmattal ist auf dem Programm, aber etwas später, Aesch, Radweg – haben wir gehört –, ist auch etwas später. Wir haben Bülach–Rorbas Radweglückenschliessung Weiacherstrasse, Hombrechtikon–Grünigen Radweglückenschliessung, Hombrechtikon–Oetwil Radweglückenschliessung, Horgen, Zugerstrasse, unter anderem Anpassung Radwege, Wallisellen–Dietlikon–Wangen-Brüttisellen–Bassersdorf Veloschnellroute – 73 Millionen haben wir da schon gesprochen –, Weiningen–Dietikon Limmatbrücke Überlandstrasse Veloschnellroute, Wetzikon–Hinwil Radweglückenschliessung, Wiesendangen–Hagenbuch Radweglückenschliessung, Zollikon–Maur Radweglückenschliessung, Zumikon–Zollikon Radweglückenschliessung.

Und Jonas Erni hat noch auf die Ökologie verwiesen. Ja, ich verweise auch auf die Ökologie. Gemäss Antwort der Regierung auf eine Anfrage (*KR-Nr. 185/2022*) wurden 2013 bis 2021 für den Strassenbau, inklusive Veloinfrastruktur, 9,5 Hektaren Fruchtfolgefläche gebraucht, davon 60 Prozent, 5,7 Hektaren, für Veloinfrastruktur. In der gleichen Antwort wurden für die Zeitspanne 2022 bis 2026 5,2 Hektaren für den Infrastrukturausbau, davon 4,6 Hektaren für die Veloinfrastruktur, gebraucht, einfach so. Ich glaube, der Regierungsrat ist da sehr, sehr gut unterwegs und fördert alle Verkehrsteilnehmer. Danke.

Ratspräsident Jürg Sulser: Ich bin noch aufgefordert worden anzumerken: Bitte geben Sie jeweils Ihre Interessenbindungen bekannt.

Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich): Zu meiner Interessenbindung: Ich fahre jeden Tag Velo, aber sonst habe ich keine weiteren.

Als ich den Bericht über das Bauprogramm der Staatsstrassen gelesen habe, war ich anfänglich ja durchaus positiv überrascht. Einleitend stehen da schöne Worte

wie beispielsweise, dass die Förderung von Fuss- und Veloverkehr in dichtbesiedelten Räumen wichtige Ziele der Strasseninfrastrukturplanung bleiben werden. Und auch der Bezug zum Gesamtverkehrskonzept stimmte positiv, denn unter den wichtigsten planerischen Grundsätzen steht folgender Satz, ich zitiere: «Für den motorisierten Individualverkehr wird ein ausreichendes Angebot sichergestellt, während der Velo- und Fussverkehr stärker gefördert werden.» Nun ja, die Ernüchterung folgte sogleich bei der Betrachtung des Mittel- und Langfristprogramms. Zum einen ist da die Velobahn Limmattal, die schon erwähnt wurde: Das Limmattal ist einer der Abschnitte mit dem grössten Potenzial und der grössten Nachfrage. Dementsprechend soll dort eine sogenannte Velobahn erstellt werden, das heisst, Velos erhalten eigene Trasses. Und spannend ist ja, dass die Volkswirtschaftsdirektion genau für diese Velobahn, für diesen Abschnitt eine Kosten-Nutzen-Analyse gemacht hat. Ergebnis: Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist selbst dann noch positiv, wenn kein einziger Autofahrer und keine einzige ÖV-Nutzende zusätzlich auf das Velo umsteigen will. Die Vorteile, wie Zeitgewinn, Bündelung des Veloverkehrs und weniger Unfälle, fallen nämlich selbst dann stark positiv ins Gewicht. Und zum anderen ist da noch die Radschwachstelle in Aesch. Mit der Behebung dieser Schwachstelle wird gemäss Bauprogramm die Verkehrssicherheit für Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert.

Warum nehme ich Bezug auf diese beiden Beispiele? Für beide Projekte schreibt die Regierung: «Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025 bis 2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026 bis 2029 hin überprüft.» Und ja, in diesem Stil geht es weiter, wenn wir uns die Bauprojekte und Realisierungen anschauen. Radweglückenschliessungen von sage und schreibe zwei respektive vier Kilometern werden aufgrund der Investitionsangst des bürgerlich dominierten Regierungsrates auf die lange Bank geschoben. Und hier gehe ich auch einig mit meinem Kollegen Walter Honegger, der den Regierungsrat als überfordert bezeichnet hat. Denn dieser fehlende Investitionswille geht nicht nur zulasten der Bewältigung der Klimakrise, nein, er geht auch insbesondere zulasten der Sicherheit der velofahrenden und zu Fuss gehenden Bevölkerung, also schlussendlich praktisch aller Menschen im Kanton Zürich. Und gleichzeitig ist diese Untätigkeit des Regierungsrates auch aus volkswirtschaftlicher Sicht verheerend, denn jeder Franken, der in die Velobahn Limmattal investiert wird, bringt einen Nutzen von mindestens 6 Franken.

Also lassen Sie den Worten im Gesamtverkehrskonzept auch Taten folgen und verfolgen Sie die angestrebten Ziele im Velo- und Fussverkehr mit einer gewissen Ernsthaftigkeit. Alles andere ist eine Missachtung des mehrfach geäusserten Willens der Bevölkerung nach einer besseren Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Meine Interessenbindung: Ich wohne im Bezirk Dielsdorf.

Bereits im Jahr 2007 hat man als Umsetzung der Rothenturm-Initiative (*Volksinitiative zum Schutz der Moore*) eine Umfahrungsstrasse für das Neeracherried eingetragen. Die Strasse betreffend Neeracherried ist also seit 2007 im kantonalen Richtplan festgelegt und wurde damals von einer grossen Mehrheit des Kantonsrates befürwortet. Das ist doch schon sehr lange her. Nun lesen wir im vorliegenden Bericht des Regierungsrates, ich zitiere: «Das Vorprojekt zur Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet Neeracherried soll 2027 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt werden. Das weitere Vorgehen soll dann auf den KEF 2026 bis 2029 überprüft werden.» Was schon sehr lange dauert, wird nun also noch länger dauern.

Generell zum Strassenfonds erlaube ich mir da eine Bemerkung: Noch im Jahr 2003 lag der Fondsbestand bei gerade mal 19,3 Millionen Franken. Das habe ich hier schwarz auf weiss, nämlich im KEF 2005. Damals hat keine Parlamentarierin oder kein Parlamentarier und schon gar keine Regierungsrätin darüber gesprochen, dass der Fonds überschuldet sei. Erst mit dem momentanen Fondsbestand von fast 1,8 Milliarden Franken kommt man auf eine so seltsame Idee. Apropos Überschuldung: Wenn man etwas dauernd wiederholt, wird es dadurch nicht richtiger. Der Strassenfonds ist ein Fonds im Eigenkapital und zweckgebunden. Der Zweck ergibt sich aus Paragraph 28 des Strassengesetzes, das kann man dort nachlesen. Wir haben also ein zweckgebundenes Polster von 1,8 Milliarden Franken, und das reicht, um etwas Sinnvolles damit anzustellen. Eine sehr sinnvolle Aufgabe ist die Realisierung der Umfahrung Höri und die Entlastung Neeracherried. Beim Anlass der Bauern der IG Nord in Niederglatt im April dieses Jahres bekam man den Eindruck, dass die Projektierung alle paar Jahre wieder bei null beginnt. Das kann man höchstens als kreative Vernichtung von Strassenfondsgeld bezeichnen, effizient ist das nicht. Den gleichen Eindruck bekommt man auch bei der Planung für das Gebiet Regensdorf Nord, wo die Hochhäuser wie die Pilze nach einem warmen Sommerregen aus dem Boden wachsen. Die neue Zentrumszone ist mit einer Fläche von 21 Hektaren eines der grössten Entwicklungsgebiete im Kanton Zürich und bietet Platz für mindestens 6500 Einwohnerinnen und Einwohner, Gewerbeflächen und Arbeitsplätze. 800 neue Wohnungen entstehen beim Bahnhof. In Regensdorf entsteht dringend benötigter Wohnraum. 2024 ging die Bautätigkeit weiter. Im «Zürcher Unterländer» vom 4. Januar 2024 konnten wir lesen, dass man 2025 mit mehreren hundert Wohnungen rechne, die zur Erstvermietung ausgeschrieben werden. Hier wird vorbildlich für das Wohnen ohne Auto gebaut, unverständlich ist deshalb, wieso der Regierungsrat den vereinbarten Busbahnhof und die Velomassnahmen infolge tiefer Priorisierung nicht in den KEF aufgenommen hat. Auch hier hat man den Eindruck, dass es an der Planung oder am Willen hapert. In Regensdorf wird man sehr bald merken, dass der Kanton die dringlichen Aufgaben für Infrastruktur nicht realisiert und auf die lange Bank schiebt. Wenn Sie also den Busbahnhof und die Velomassnahmen nun erst noch überprüfen möchten, unterstreichen Sie, dass auch hier wieder einmal mehr bei null angefangen werden soll.

Der Eindruck, den die Regierung hier hinterlässt, ist nicht der beste. Unseres Erachtens sollen diese beiden Projekte im Bezirk Dielsdorf so rasch als möglich

realisiert werden – für die Natur und für die Menschen. Hier scheint mir das folgende Zitat passend: ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Meine Interessenbindung: Ich wohne im Bezirk Dietikon und bin im Vorstand von Pro Velo Zürich.

Vor sechs Jahren hat die Volkswirtschaftsdirektion zur Kosten-Nutzen-Analyse der Veloschnellroute Limmattal Folgendes geschrieben, ich zitiere: «Je voller Strassen, Züge, Busse, Trams werden, umso mehr Pendler entdecken das Velo als attraktive Alternative. Die Velo-Vorteile sind offensichtlich: Das Velo ist ein praktisches, zuverlässiges, vielseitiges und zudem umweltfreundliches Verkehrsmittel, kein Wunder, dass es sich seit seiner Erfindung vor über 200 Jahren wachsender Beliebtheit erfreut. Verglichen mit Autos oder dem öffentlichen Verkehr benötigt das Velo relativ wenig Platz. Trotzdem erreicht es gerade auch im Stadtverkehr und bei angemessener Infrastruktur attraktive Durchschnittsgeschwindigkeiten. Velos verursachen keine Schadstoffe und machen keinen Lärm. Sie sind in Anschaffung und Unterhalt günstig und können von beinahe jedermann genutzt werden, und das erst noch mit einem positiven Effekt auf die Gesundheit. Deshalb fördert der Kanton Zürich das Velo als Verkehrsmittel im Alltag.» Die Kosten-Nutzen-Analyse zur Veloschnellroute Limmattal zeigt denn auch ein eindeutiges Ergebnis, wir haben es bereits gehört: Sogar im schlechtesten Szenario ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis selbst dann noch positiv, wenn kein einziger Pendler auf das Velo umsteigt. Über alle Szenarien gesehen, steht jedem investierten Franken ein 26- bis 27-mal höherer Nutzen gegenüber. Der monetäre Gesamtnutzen liegt, über 40 Jahre betrachtet, zwischen 160 und 900 Millionen Franken.

Ja, wir haben schon lange auf diesen und weitere Velowege gewartet und ich wünschte mir, dass es nun wirklich, wirklich vorwärtsgeht. Aufschieben solcher Velo-Projekte, auch beispielsweise das in Aesch, ist leider das Gegenteil, ich wünsche mir etwas anderes. Besten Dank.

Daniel Wäfler (SVP, Gossau): Meine Interessenbindung: Ich bin aus dem Bezirk Hinwil aus der Nähe von Grüningen. Dort haben wir ja ein Projekt, das sämtliche Voraussetzungen erfüllt: Förderung des Individualverkehrs, wir haben dort auch eine wichtige Route des ÖV durch das alte Städtchen und Velofahrer und Fussgänger. Natürlich, aus der Region hätten wir es sehr gerne, wenn das Projekt schon im KEF 2025 bis 2028 drin gewesen wäre, und wir bedauern, dass es jetzt verschoben wird. Ich möchte einfach hier die Zeit nutzen, um darauf hinzuweisen, dass der Damm vor dem Städtchen nicht in einen guten Zustand ist und dass wir, wenn diese Verkehrsachse einmal unterbrochen werden muss, wirklich ein ernsthaftes Problem haben für alle Verkehrsträger. Und es wäre doch sehr im Interesse, wenn es dann in der nächsten KEF-Periode drin wäre und wir diesen Verkehrsträger zeitgemäss ausbauen, die wertvolle historische Bausubstanz entlasten und als Zeitzeuge für die Zukunft erhalten, aber auch die Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer dort im Städtchen verbessern können. Vielen Dank, wenn das in die Regierung mitgenommen wird.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Die strategischen Grundlagen für eine Modernisierung des Verkehrs sind gelegt. Wir haben ein Gesamtverkehrskonzept, das die Verlagerung des Verkehrs verlangt. Wir haben mit DiNaMo ein Instrument, das die Digitalisierung im Verkehr und eine nachhaltige Mobilität fördern soll. Wir haben Standards für Veloverkehr und wir haben einen Velonetzplan, der vorliegt. Trotzdem atmet der Strassenbau immer noch den Groove der 70er-Jahre. Die Bürgerlichen senken die Steuern und dadurch müssen wir im Verkehr viele Projekte zurückstellen. Und was macht der Regierungsrat? Er stellt genau die umweltfreundlichen Projekte zurück und die Projekte, welche die Natur fördern würden.

Eine Verlagerung des Verkehrs ist zentral und zeitnah zu realisieren. Wir müssen mit der Dekarbonisierung im Verkehr endlich vorwärtskommen. Im Gebäudebereich haben wir Schub aufgenommen, aber im Verkehr passiert noch gar nichts. Wenn wir die Klimakrise meistern wollen, müssen wir das auch im Verkehr tun. Wenn der Kanton sparen muss, dann soll er dies bei völlig überdimensionierten Strassenprojekten, wie der Umfahrung Eglisau, tun. Dort werden Gelder verschleudert und in Planungsleichen verwandelt, welche gegen übergeordnete Schutzbestimmungen verstossen. Die Bevölkerung wird bei der Abstimmung am kommenden Sonntag (*eidgenössische Volksabstimmung über den Ausbau der Nationalstrassen*) – davon bin ich überzeugt – aufzeigen, dass sie keine überdimensionierten Lösungen aus Beton mehr haben will.

Wir hoffen, dass der Regierungsrat ebenfalls zu einem Umdenken kommt und aus der Zeit gefallene Projekte, wie die Umfahrung Eglisau oder eben auch Grünigen, nicht mehr weiterbearbeitet wird. Besten Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Ich möchte etwas zum Votum von Benjamin Walder sagen. Ich fand das fast ein bisschen frech, wenn ich das so sagen darf, wenn man der Regierung Arbeitsverweigerung vorwirft, wenn die Regierung den Auftrag hat zu priorisieren und der Regierungsrat es macht und man dann hier von jedem lokalen Vertreter und von jedem Lobby-Vertreter hört, welches Projekt und welches Objekt jetzt eben genau so wichtig ist, dass man es trotzdem stärker priorisieren muss. Wenn man genau so weitermacht, dann kommt man einfach nicht weit. Oder dann wird gar nichts mehr realisiert, wenn man sich gegenseitig ausspielt. Unserer Einschätzung nach – der Einschätzung der FDP nach – wird jeder Verkehrsträger gleichermassen gekürzt in seinem Wunschprogramm, sei es das Velo, sei es der Autoverkehr oder der ÖV, jedes Projekt kommt unter die Prüfung. Und bitte, es kommt mir fast wie eine vorgezogene Budgetdebatte vor, wir haben wahrscheinlich erst einen Vorgeschmack. So kommen wir einfach nicht weiter. Vor allem an die linke Seite: Ich habe das Gefühl, dass von der Grünen Fraktion jetzt fast jeder gesprochen hat, und jedes Projekt wurde thematisiert. Der Regierungsrat hat seinen Auftrag erfüllt und priorisiert. Wir sind damit nicht einverstanden, auch wir sind nicht ganz glücklich damit. Aber wenn wir sparen müssen, dann müssten wir sparen. Besten Dank.

Beat Bloch (CSP, Zürich): Ich habe eine Frage an Sonja Rueff-Frenkel: Wer hat denn dem Regierungsrat einen solchen Auftrag gegeben? Es ist mir kein Beschluss des Kantonsrates bekannt, die Investitionen zu kürzen und eine Priorisierung festzulegen. Ich bin gespannt auf Ihre Antwort.

Ratspräsident Jürg Sulser: Frau Rueff, Sie wurden angesprochen, möchten Sie eine Antwort geben?

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Ich überlasse die Antwort dem Regierungsrat (*Heiterkeit*).

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt): Zu meiner Interessenbindung: Ich bin Gemeindepräsident in Niederglatt und meine Gemeinde ist, neben den Gemeinden Neerach und Höri, vom Projekt Neeracherried betroffen. Und selbstverständlich wäre es im Interesse der Gemeinde Niederglatt und auch von diversen Grundeigentümern, wenn in dieser Frage bald einmal Klarheit bestehen würde. Es ist mir aber auch wichtig, hier die einen oder anderen Voten etwas zu berichtigen. Im Fall des Neeracherrieds darf ich als Gemeindepräsident rückblendend feststellen, dass der ganze Planungsprozess, solange er in der Obhut der Volkswirtschaftsdirektion war, vorangeschritten ist, zügig vorangeschritten ist und Entscheide herbeigeführt wurden. Dann wurde das Projekt in die Baudirektion überführt, in die Baudirektion mit dem grünen Vorsteher (*Regierungsrat Martin Neukom*). Und seither stellen wir fest, dass das Projekt aufgebläht wird, aufgebläht wird, aufgebläht wird. Es entsteht der Eindruck, dass sich die Ämter in der Baudirektion da und dort etwas gegenseitig im Weg stehen und dass insbesondere auch sehr viele grüne Interessen nun auf dem Tisch liegen. Es geht um PPF-Flächen (*Prioritäre Potenzialflächen für Feuchtgebiete*), es geht um eine neue Schutzverordnung über das Moor. Und infolgedessen hat die Baudirektion bereits im Sommer entschieden, diese Planungsschritte für die Umfahrung nach hinten zu schieben, um eine seriöse Gesamtschau vorzunehmen. Also es ist nicht primär dem Sparwillen der Regierung geschuldet und es ist schon erst recht nicht der Volkswirtschaftsdirektion geschuldet, dass nun dieses Projekt nach hinten geschoben wird. Das scheint mir noch wichtig, hier darzulegen.

Und etwas schmunzeln musste ich dann noch beim Votum von dir, Jonas Erni, du kannst mir das gerne in der Pause erklären, welche sozialen Vorteile du bei diesem Projekt siehst. Die ökologischen Vorteile, die sehe ich, da stehe ich auch dazu. Aber die sozialen Vorteile, die habe ich noch nicht verstanden, obschon ich relativ dossierfest bin in diesem Thema Neeracherried. Ich bin dankbar, wenn du mir deine Argumente zukommen lassen kannst, dann kann ich das dann meiner Bevölkerung, allenfalls auch den Anrainern noch etwas besser erklären. Danke schön.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Alle Jahre wieder kommt das Strassenbauprogramm. Doch in diesem Fall, in diesem Jahr, muss ich sagen, ist es tatsächlich etwas anders als in den vergangenen Jahren. Und der Grund dafür liegt in der

angespannten finanziellen Lage, Sie haben das diskutiert. Und zum ersten Mal haben Sie in diesem Strassenbauprogramm lesen können, ich zitiere: «Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025 bis 2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026 bis 2029 hin überprüft.» Und Sie lesen diesen Text, den ich zitiert habe, bei den Strassen, Sie lesen ihn bei den Velowegen, Sie lesen ihn bei den Uferwegen, bei den Wildtierkorridoren, Sie lesen ihn überall. Und zum ersten Mal haben wir Ihnen auch in Kapitel 5 eine Übersicht über die Entwicklung des Strassenfonds zusammengestellt. Und ich muss Ihnen sagen, das macht mir Sorgen, das sieht nicht gut aus. Und da fragt man natürlich, was die Gründe sind; die Frage wurde ja hier in der Debatte auch gestellt, was sind die Gründe dafür?

Zum einen wurden in den letzten Jahren mit Ausnahme der Umfahrung Obfelden/Ottenbach sehr wenige Grossprojekte im Kanton Zürich realisiert. Wir haben einige geplant, Herr Kantonsrat Schmid hat eines erwähnt, aber auch andere, aber realisiert haben wir wenig. Und das hat die Verschuldung des Strassenfonds gegenüber der allgemeinen Staatskasse auch reduzieren können. Und dann ist etwas passiert: Mit der Umsetzung der PI Brunner (*KR-Nr. 321/2013 von Altkantonsrat Robert Brunner*) hat sich das Blatt nämlich deutlich gewendet. Seit 2023 wird jährlich der Betrag von rund 72 Millionen Franken an die Gemeinden für den Unterhalt ihrer Gemeindestrassen ausgeschüttet. Herr Kantonsrat Jonas Erni, wenn Sie jetzt den Seeuferweg beklagen, Sie waren doch dabei bei dieser Schröpfung der Strassenfonds, Sie waren dabei. Oder Herr Kantonsrat Schweizer, wenn Sie beklagen, es würde mit dem Neeracherried, übrigens ein Strassenprojekt, nicht mehr weitergehen, Sie waren doch dabei. Und wie kann man dann einfach davon ausgehen, dass man weniger Mittel im Strassenfonds hat, aber dass es weitergeht wie bis anhin? Und dass der Regierungsrat deshalb priorisieren musste, das habe ich schon nach der Abstimmung über die PI Brunner gesagt. Ich habe gesagt, wir werden weniger Mittel haben, das wird auch zu einer Priorisierung führen. Ja, das führt dazu, dass gewisse Projekte derzeit finanziell nicht gesichert sind. Und glauben Sie mir, ich finde das auch nicht wirklich schön, denn ich bin ja eigentlich auch dafür bekannt, dass ich gerne plane. Und ich realisiere auch gerne Projekte, Infrastrukturprojekte. Sie sind ja auch volkswirtschaftlich gut, weil sie Arbeitsplätze generieren. Also mir macht das auch nicht Freude, aber es ist halt nun einfach notwendig.

Ich möchte aber auch betonen, dass der Regierungsrat klar gesagt hat, dass er die Projekte nicht gestoppt hat. Also wer jetzt meint, der Kanton würde wegen dieser Priorisierungsentscheid quasi untergehen, die Natur würde untergehen, der verkennt einfach, dass der Regierungsrat keine Projekte gestoppt hat. Es ist mir aber schon auch klar und das ist auch dem Regierungsrat klar, dass wir in der nächsten Priorisierung, die wir vornehmen müssen – das müssen wir tun –, den einen oder anderen Entscheid fällen müssen, aber den haben wir heute und derzeit noch nicht gefällt. Und es ist mir auch wichtig zu betonen, dass wir in den letzten Jahren 1,4 Milliarden Schweizer Franken jedes Jahr in die Infrastrukturprojekte investiert haben, also auch mit diesem Budget und KEF wird nicht weniger investiert. Das

hätte Ihnen jetzt der Finanzdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*) gesagt, jetzt habe ich es gemacht.

Deshalb mein Appell ganz zum Schluss: Ich bitte Sie, den Strassenfonds vor weiteren Belastungen wirklich zu verschonen. Und ich bitte Sie, den Strassenfonds vor weiteren Belastungen zu verschonen, und zwar wegen der Realisierung von Projekten, die wir wollen, sei es auf der Strasse, seien es Velowege, seien es Uferwege, seien es Wildtierüberführungen, die wir nicht gefährden wollen. Und in diesem Sinne danke ich Ihnen für die engagierte Kenntnisnahme.

Ratspräsident Jürg Sulser: Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2025 bis 2027 zur Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.