

4. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2023–2025

Antrag des Regierungsrates vom 31. August 2022 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 25. Oktober 2022

Vorlage 5858

Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Wie seit über 30 Jahren üblich nimmt der Kantonsrat einmal im Jahr den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis. Das ist heute wieder der Fall. Mit dem vorliegenden Bericht legt der Regierungsrat dem Kantonsrat gemäss Paragraf 8 Absatz 1 des Strassengesetzes das Bauprogramm der kommenden drei Jahre vor. Gleichzeitig informiert er über die aktuellen Entwicklungen im Bereich der strategischen Grundlagen sowie über die Umsetzung von neuen bundesrechtlichen Vorgaben im Bereich des Verkehrs.

Der Bericht beleuchtet das gesamte Strassen- und Wegnetz im Besitz des Kantons. Damit gemeint sind Kantonsstrassen, aber auch die Velo- und Fusswege. Im Strassenbauprogramm des Regierungsrates werden alle Projekte im Kanton Zürich aufgeführt, die grösser als 4 Millionen Franken sind. Hinsichtlich der Bauprojekte an den Nationalstrassen berücksichtigt der Bericht nur die für den Kanton finanzrelevanten Bauvorhaben. Die Ein- und Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan, KEF, für die Planjahre 2023 bis 2025 eingestellt.

Um den heutigen Herausforderungen in Bezug auf die Mobilität im Kanton Zürich bestmöglich zu begegnen, setzt der Regierungsrat mit dem Regierungsratsbeschluss 771/2020 verstärkt auf Zukunftsthemen wie Digitalisierung, Dekarbonisierung, Mobilität und auch Klimaschutz. Mit dem gleichen Beschluss hat der Regierungsrat zudem eine neue Aufgabenteilung zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion für die Planung der Staatsstrassen festgelegt. Seit dem 1. Januar 2021 ist neu das Amt für Mobilität für die strategischen Grundlagen des Strassenbauprogramms zuständig, während sich das Tiefbauamt auf die eigentliche Umsetzung der Bauprojekte konzentriert. Diese neue Aufgabenteilung hat sich mittlerweile gut eingespielt. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2018 bildet den Rahmen für alle verkehrlichen Planungen im Kanton Zürich und orientiert sich an der 80/20-Regel, diese ist Ihnen bekannt: 80 Prozent des Bevölkerungswachstums soll gemäss Raumordnungskonzept (ROK) des Kantons Zürich auf 20 Prozent der Fläche des Kantons in den urbanen Handlungsräumen stattfinden. Die Entwicklung von Wohnraum und Arbeitsplätzen wird auf Gebiete ausgerichtet, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Trotz zum Teil kontroverser Ansichten muss auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ein ausreichendes Angebot sichergestellt werden, weil der grösste Teil des Verkehrs respektive des Güterverkehrs im Kanton noch und nach wie vor über die Strassen abgewickelt wird. Klar ist aber auch, dass es einen forcierten Ausbau der Velo- und Fussweginfrastruktur braucht, um das Mobilitätswachstum auf platz-

sparende und umweltfreundliche Transportmittel zu verlagern. Und die Umsetzung der Bauvorhaben soll in gewohnt hoher Zürcher Qualität erfolgen. Im Bauprogramm sind denn auch die entsprechenden Investitionen eingestellt.

Neben dem Gesamtverkehrskonzept bilden auch die darauf basierenden regionalen Gesamtverkehrskonzepte quasi die Leitplanken für die regional spezifischen Ziele und Strategien, um Lösungssatzansätze und Massnahmen für den Verkehr zu entwickeln. Dabei werden alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel miteinbezogen. Mittels Schwachstellenanalyse werden die angestrebten Ziele und der sich daraus ergebende Handlungsbedarf definiert. In den kommenden Jahren werden nun sämtliche Regionen des Kantons ihre regionalen Gesamtverkehrskonzepte überarbeiten. Parallel zu diesen Verkehrskonzepten und als eigentliche Vertiefungsarbeit werden die Strategie und das Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich», kurz DiNaMo, erarbeitet. Beruhend auf dem heutigen Kenntnisstand der nationalen und internationalen Verkehrsforschung wird ein zukunftsweisender Umgang mit den Themen Digitalisierung und nachhaltige Mobilität im Kanton Zürich und ein entsprechendes Handlungsprogramm abgeleitet. Wir sind sehr gespannt zu erfahren, wie das dann aussehen wird.

Ein zentrales Thema im Bereich Mobilität ist der Veloverkehr. Am 6. September 2021 hat dieser Rat das Veloförderprogramm 2 beschlossen (*Vorlage 5671*). Für die Umsetzung ist im Amt für Mobilität die Fachstelle Veloverkehr zuständig. Zusammen mit dem kantonalen Tiefbauamt nimmt die Fachstelle wesentliche Aufgaben, insbesondere aber die Lückenschliessung sowie auch die Velonetz-Planung, wahr. Ein weiteres Arbeitsfeld des Amtes für Mobilität ist das Verkehrsmanagement, damit der Strassenraum trotz zunehmender Mobilität effizienter und effektiver abgewickelt werden kann. Die Federführung hat dabei die regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich. Dabei sind sämtliche betrieblichen und planenden Fachinstanzen beteiligt. Mit dem Kanton Zürich sind dies die Städte Zürich und Winterthur sowie das Bundesamt für Strassen, ASTRA.

Für die einzelnen Projekte möchte ich dieses Jahr gerne auf den Bericht der Vorlage 5858 verweisen. Festhalten kann ich, dass alte Bekannte, wie etwa die Umfahrung Eglisau, die Umfahrung Grüningen oder auch die Verlegung der Strasse durch das Neeracherried, nun endlich in die Vorprojekt- oder sogar in die Projektphase kommen. Die Details dazu finden Sie, wie ich es gesagt habe, im beiliegenden Bericht.

Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat das Geschäft an zwei Sitzungen beraten, Fragen gestellt und weitere Informationen eingefordert. Die Kommissionsmitglieder der KPB werden nun im Anschluss, wie jedes Jahr, gewisse Teilaspekte aus dem Bericht näher beleuchten, womit ein Gesamtbild entsteht. Im Namen der einstimmigen Kommission für Planung und Bau danke ich der Verwaltung für die zeitnahe und lückenlose Beantwortung der Fragen und bitte Sie, die Vorlage 5858 und damit das Bauprogramm der Staatsstrassen des Regierungsrates für die Jahre 2023 bis 2025 zur Kenntnis zu nehmen. Besten Dank.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Das Bauprogramm Staatsstrassen wird immer mehr zum Bauprogramm für alles andere als für unsere wichtigen Staatsstrassen. In der Vergangenheit wurde noch nie so wenig Geld in den Unterhalt der Staatsstrassen gesteckt wie im nächsten Jahr. Statt 94 Millionen wie im Jahr 2021 werden noch 64 Millionen Franken, also nicht mal die Hälfte der gesamten Strassenfonds-Ausgaben für die Strassen investiert. Man sieht also: Der grüne Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) hat das Bauprogramm der Grünen Partei eins zu eins umgesetzt und will die Investitionen in die Strassen herunterfahren. In diesen 64 Millionen ist die Erneuerung der Strasseninfrastrukturen für den ÖV mit einbezogen. Wir werden uns also über kurz oder lang auf maroden Strassen mit vielen Schlaglöchern fortbewegen müssen. Ob das im Sinne der Velofahrer ist, bezweifle ich stark. Wir haben im Kanton Zürich jährlich 20'000 mehr Einwohner. Wir haben mehr Lieferwagen für den boomenden Onlineeinkauf, mehr LKW für die tägliche Versorgung und mehr Arbeitnehmer, die auf das Auto angewiesen sind. Und die Regierung schaut zu, wie die Stadt Zürich ihre Kompetenzen überschreitet. Mit dem Alibiversuch der Stadt Zürich wird eine angebliche Untersuchung über die Auswirkung des Spurabbaus (*an der Bellerivestrasse*) vorgenommen, über dessen Auswirkungen Sie bereits heute jedes Kind im Kindergarten aufklären könnte. Mit dem Spurabbau an der Bellerivestrasse wird das Prinzip der Aufnahme des Mehrverkehrs zu 20 Prozent durch MIV und zu 80 Prozent durch den ÖV missachtet. Denn mit der Redimensionierung der Anzahl Fahrspuren wird eine Kapazitätsreduktion vorgenommen. Im Bericht heisst es, für den MIV werde ein ausreichendes Angebot bereitgestellt. Was bedeutet dies? Gibt es einen Ausbau des Angebots, Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*)? Das wäre ja nicht das Gleiche wie die angedachte Redimensionierung. Ausreichende Kapazität im MIV heisst, dass dort, wo es ständig zu Überlastungen kommt, die Verkehrssteuerung optimiert wird oder mit Umfahrungrstrassen oder Umfahrungstunnels das Verkehrsproblem gelöst wird. Mehr Bevölkerung bedeutet mehr Verkehr und da bringt uns eine Vogel-Strauss-Politik nicht weiter. Da müssen Probleme gelöst werden, und zwar nicht durch Einsprachen, sondern durch Mitarbeit für die beste Lösungsfindung. Das Beispiel Umfahrung Eglisau zeigt, wie das Verbandsbeschwerderecht zur Verhinderung missbraucht wird und deshalb abgeschafft werden sollte. Weiter sind wir mit dem Tempo des Einbaus von Flüsterbelägen, um die Lärmwerte zu senken, nicht zufrieden. Es ist bekannt, dass die neuste Generation Flüsterbeläge sehr gute Lärminderung erreicht. Da ist es für uns unverständlich, dass mit dem Einbau von Flüsterbelägen nicht vorwärtsgemacht wird. Einmal mehr möchte ich im Namen der SVP/EDU-Fraktion festhalten, dass wir für ÖV-Förderung sind, denn der Nutzen des ÖV ist unbestritten. Aber die Realwirtschaft ist zusätzlich auf eine funktionierende Strasseninfrastruktur angewiesen. Gute Strassen nützen allen, den Velofahrern, dem ÖV und dem MIV (*motorisierter Individualverkehr*). Heute reden wir vom Bauprogramm Staatsstrassen und da müssen wir leider festhalten, dass wir vom Tempo der Staatsstrassenprojekte enttäuscht sind und mehr Vollgas von der Regierung erwarten. Danke vielmals.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Das Strassenbauprogramm können wir ja nur zur Kenntnis nehmen. Einmal mehr entspricht es aber nicht unseren Vorstellungen – weder inhaltlich noch formal. Mit der Umbenennung vom Amt für Verkehr zum Amt für Mobilität sollte das Strassenprogramm auch umbenannt und etwas renoviert werden zu einem Mobilitätsprogramm. Das ist bisher nicht geschehen. Aufbau und Inhalte sind nach wie vor identisch wie Dutzende von früheren Programmen. Der Bericht umfasst neun Seiten. Es wird aber vor allem zurückgeschaut und nicht vorwärts. Dass der Kantonsrat einige Strassenbauprojekte beschlossen hat und diese nun vor der Umsetzung stehen, ist wenig programmatisch und muss nicht in Prosa, sondern soll tabellarisch dargestellt werden. Dem Veloverkehr werden ganze zwölf Zeilen gewidmet. Die Angaben sind ohne wesentlichen Inhalt. Es wird gesagt, dass der Kantonsrat das Veloförderprogramm 2 beschlossen habe und dass in Bundesbern ein neues Velogesetz beschlossen wurde, welches neu eine Velofachstelle in allen Kantonen verlange und dass der Kanton Zürich diese ja schon habe. Der Veloverkehr kommt aber geradezu üppig daher im Gegensatz zum Fussverkehr. Diesem werden null Zeilen gewidmet. Es gibt kein Kapitel und das Wort «Fussverkehr» kommt nur gerade viermal vor. Bei der Einleitung wird gesagt, dass gemäss Gesamtverkehrskonzept der Fussverkehr gefördert werden soll. Ich habe dann in der Kommission nachgefragt, wie der Kanton Zürich den Fussverkehr nun gemäss Gesamtverkehrskonzept fördern will. Die Antwort war dann vielsagend, dass der Fussverkehr Aufgabe der Gemeinden sei. Die weiteren Erwähnungen des Fussverkehrs sind Hinweise, dass bei der Projektierung jeweils der Gesamtverkehr, also der MIV, der ÖV-, der Velo- und der Fussverkehr, angeschaut werde.

Noch ein Wort zum Lärmschutz: Hier wird er immerhin auf 20 Zeilen abgehandelt. Dort wird festgehalten: Infolge der neuen Rechtsprechung und von Rechtsbegehren sind bei den neuen verbleibenden Arbeiten für einen Grossteil der Strassen mit Grenzwertüberschreitungen bezüglich Lärmschutz die Möglichkeiten zur Umsetzung von Temporeduktionen und lärmarmen Belägen zu untersuchen. Der Kanton Zürich hat während Jahren, um nicht zu sagen Jahrzehnten, den Lärmschutz ignoriert und hat den Lärmschutz auf Ersatzmassnahmen, wie Schallschutzfenster, reduziert. Seit mindestens sieben Jahren – damals hat das Bundesgericht einen Leitentscheid gefällt – ist aber klar, dass die Lärmsanierung nur mit Ersatzmassnahmen widerrechtlich ist. Es braucht Massnahmen an der Quelle, sprich Temporeduktionen und lärmarme Beläge. Anstatt aber mit dem Lärmschutz, mit Temporeduktionen endlich vorwärtszumachen, wird nun abgeklärt, wie dies auch schon in früheren Strassenbauprogrammen steht. Wir erwarten, dass im Bereich Lärmschutz endlich gehandelt wird. Besten Dank.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Wir nehmen heute das Bauprogramm der Staatsstrassen 2023 bis 2025 zur Kenntnis. Der Regierungsrat stimmt auf der Basis des Gesamtverkehrskonzeptes 2018 die verschiedenartigen Verkehrsarten aufeinander ab. Dabei gelten folgende planerische Grundsätze: die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten mit guter ÖV-Erschliessung, der Ausbau des ÖV-

Angebots im urbanen Raum, die Sicherstellung von einem ausreichenden Angebot für den MIV, die Förderung von Velo- und Fussgängerverkehr, die Sicherstellung der langfristigen Finanzierung des Gesamtverkehrssystems. Nur schon die Auflistung dieser Grundsätze zeigt, wie umfang- und facettenreich das Bauprogramm Staatsstrassen ist. Doch allein der Bau von Strassen, Fuss- und Velowegen gewährt uns keine ausreichende Mobilität für die Zukunft. Das Projekt DiNaMo ist eine Vertiefung des GVK 2018 und dient als Strategie für die Handlungsfelder der Digitalisierung und Nachhaltigkeit in der Mobilität. Die Volkswirtschaftsdirektion hat mit DiNaMo dafür ein gutes, zweckdienliches Instrument geschaffen. Diese Themenfelder müssen zukünftig weiter an Gewicht gewinnen, wenn wir unsere Verkehrssysteme zukunftsgerecht optimieren und entwickeln wollen. Unsere über viele Jahre erschaffene Verkehrsinfrastruktur bildet auch das Fundament für die Entwicklung unserer Gesellschaft und Wirtschaft. Die Mobilität ist einer der Motoren für unsere Innovationskraft und somit Basis für unsere wirtschaftliche Zukunft. Wir müssen sehr gut aufpassen, dass wir auch zukünftig genug Finanzen für diese Projekte zur Verfügung haben. Leider wird von der linken Ratsseite immer wieder versucht, diese grundsätzlich zweckgebundenen Gelder abzuzweigen.

Eine andere Problematik ist die gezielte Verhinderung und Verzögerung von Infrastruktur-Projekten in der Mobilität. Wenn man die beiden Umfahrungsprojekte Eglisau und Grüningen unter die Lupe nimmt, stellt man fest, dass die Baudirektion diese nur sehr schleppend vorantreibt. Wir fordern den Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) auf, bei diesen Projekten den gleichen Elan an den Tag zu legen, wie er dies zum Beispiel bei Gewässerrenaturierungen und anderen Umweltschutzprojekten beweist.

Zum Schluss möchte ich festhalten, dass wir uns glücklich schätzen können, dass es unsere Wirtschaftskraft ermöglicht, unsere Mobilitätsinfrastruktur auf gutem Niveau zu erhalten und weiterzuentwickeln. Wenn wir uns bei unseren Nachbarn in Europa etwas umschaun, stellen wir fest, dass dies nicht selbstverständlich ist. Die FDP nimmt das Bauprogramm der Staatsstrassen 2023 bis 2025 zur Kenntnis.

Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich): Unser aller Bedürfnissen nach Mobilität wächst wieder an. Das Strassenbauprogramm geht in eine gute Richtung, es bleibt aber auch noch viel zu tun. Erfreulich sind die Vorbereitungen auf neue Formen der Mobilität und die Offenheit für neue Technologien. Mobility, also Service Mobility Pricing, liegen in der mittelfristigen Planung – immerhin. Temporeduktionen und lärmarme Beläge als Lärmschutzmassnahmen werden untersucht. ÖV, Velo- und Fussverkehr werden gefördert, während das Angebot für motorisierten Individualverkehr ausreichend sichergestellt wird. Die Bevölkerung wächst. Gleichzeitig wächst das Angebot an unterschiedlicher Mobilität, und dafür müssen wir vorbereitet sein. Wir befürworten, dass das Mobilitätsangebot unter den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern aufgeteilt ist – fair aufgeteilt ist. Das bedeutet: Es soll nicht noch mehr Strasseninfrastruktur entstehen, sondern die, die schon ist, gut erhalten werden, nicht noch mehr Boden versiegelt werden, sondern die vorhandene Infrastruktur soll umverteilt und somit optimal genutzt werden

können. Wir begrüßen auch die Projekte, die Umfahrungen vorsehen oder Naturschutzgebiete vom Verkehr entlasten. Wir sind gespannt auf das nächste Strassenbauprogramm mit mehr Tempo und wünschen uns darin mehr Umsetzungsprojekte in eine zukunftsfähige Mobilität. Das diesjährige Programm nehmen wir Grünliberale zur Kenntnis.

Manuel Kampus (Grüne, Schlieren): In diesem Bauprogramm ist wieder die Engstringerkreuzung in Schlieren zu finden. Die Projektfestsetzung für diesen Ausbau ist für 2022 geplant. Und diese Kreuzung, eines der Schlüsselprojekte der flankierenden Massnahmen zur Limmattalbahn, muss endlich in Angriff genommen werden. Die Limmattalbahn wird am 9. Dezember 2022 eingeweiht und fährt ab dem 11. Dezember regulär. Aber die flankierenden Massnahmen zu dieser Bahn lassen noch auf sich warten und werden erst Jahre später gebaut sein. Der Durchgangsverkehr muss aus dem Zentrum von Schlieren auf die Bernstrasse verlagert werden. Aber dies wird erst geschehen, wenn die Engstringerkreuzung endlich ausgebaut ist. Und so lange wird Schlieren also noch unter diesem Durchgangsverkehr leiden müssen. Vielen Dank.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Ich bin mir bewusst, dass im Kantonsrat das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2023 bis 2025 nur zur Kenntnis genommen wird. Trotzdem möchte ich es nicht unterlassen, die Vehemenz zu unterstreichen, mit der sich der Kanton Zürich für die Glattalbahnerverlängerung 2a und so für die Velo-Hauptverbindung Flughafen bis zur Gemeindegrenze Kloten-Bassersdorf einsetzen muss. Wichtig ist dabei immer zu betonen, dass damit verbunden die Verbesserung des Hochwasserschutzes in Kloten sowie die Aufwertung des Altbaches ist. Vorweg meine Interessenbindungen: Ich bin Vizepräsidentin der Verkehrsbetriebe Glattal.

Der Kanton Zürich hat die beiden Verkehrsprojekte zur Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme der vierten Generation eingereicht. Und am 10. Juni 2022 hat der Bundesrat zum grossen Erstaunen aller Beteiligten die beiden Projekte in der Priorität zurückgestellt. Ich erlaube mir zu sagen, dass der Bund aus ganz verschiedenen Gründen falsch entschieden hat. Die von Bund und Kanton geforderten verkehrs-, klima- und umweltpolitischen Zielsetzungen können nur mit einer deutlichen Verschiebung des Modalsplits zugunsten ÖV- und Langsamverkehr erreicht werden. Die angestrebte Verlagerung kann nur stattfinden, wenn die Angebote attraktiv und schnell sind. Die Distanz zwischen dem Entwicklungsgebiet Steinacher zum Flughafen sowie die Topografie sind für die Glattalbahn sowie den Velo- und Fussverkehr prädestiniert. Für die vielen Schichtarbeiter am Flughafen ist das Velo die optimale Option. Die Verkehrsströme in der Flughafenregion werden infolge Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum und einem steigenden Mobilitätsbedürfnis weiter zunehmen. Im Steinacker wurde zusammen mit dem lokalen Gewerbe und der Bevölkerung ein Entwicklungsplan erarbeitet, wo eine Transformation eines Gewerbe- in ein Wohngebiet angestrebt wird. Dabei bildet die geplante Glattalbahn und die Velo-Hauptverbindung das Rückgrat für diese Entwicklung.

Wie bereits schon vorher betont, geht leider in der Argumentation ein Punkt immer wieder verloren: Die Stadt Kloten und der Flughafen Zürich weisen eines der grössten Hochwasserrisiken im Kanton Zürich auf. Da sowohl die Glattalbahn als auch die Velo-Hauptverbindung dem Altbach entlang führen, ist eine Abstimmung der Arbeiten unerlässlich. Der Flughafen und der Flughafenbahnhof sind Verkehrsdrehscheiben von nationaler Bedeutung. Tritt der Altbach über die Ufer, drohen massive Schäden, die volkswirtschaftlich nicht vertretbar sind. Die Rückstufung eines fast baureifen Projektes hätte eine zeitliche Verzögerung zur Folge, ohne eine Verbesserung von Nutzen und Kosten. Eine gestaffelte Umsetzung der insgesamt drei aufeinander abgestimmten Projekte wäre deutlich teurer.

Die Glattalbahnverlängerung Kloten ist ein Vorzeigeprojekt der ausgewogenen Agglomerationsplanung. Es ist eine gut austarierte, finanziell optimierte Lösung, die alle relevanten politischen Zielsetzungen und Ansprüche berücksichtigt. Hoffen wir, dass nach der durchgeführten Vernehmlassung dieses Projekt vom Bund neu eingestuft wird. Ich bedanke mich beim Regierungsrat, dass er sich mit Vehemenz beim Bund dafür einsetzt, dass dieses Gesamtprojekt im Agglomerationsprogramm vierte Generation höchste Priorität genießt und so auch eine Verlängerung bis nach Bassersdorf in naher Zukunft umgesetzt werden kann.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 wurde eine neue Strassenführung zur Verlegung der Strassen aus dem Bereich des Moors in den Verkehrsrichtplan aufgenommen. Nun schreiben wir bald das Jahr 2023. Als Regionalgruppenleiterin der elf Naturschutzvereine im Bezirk Dielsdorf für Birdlife (*Vogelschutzorganisation*), möchte ich hier darauf aufmerksam machen, dass dieser Verlegungsplanungsprozess einfach schon sehr, sehr lange dauert. Es soll nun gemäss Regierungsratsbeschluss Nummer 597 aus dem Jahr 2021, also vom 21. Juni des letzten Jahres, ein Vorprojekt für die Strassenverlegung erarbeitet werden. Dies ist sehr begrüssenswert. Dass die Anrainergemeinden sowie Birdlife Schweiz weiterhin eng in die Bearbeitung einzubeziehen sind, begrüßen wir ebenfalls sehr. Denn nur so werden wir vorankommen und eine Einigung und eine Lösung finden. Aufgrund des Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission, ENHK, wird davon ausgegangen, dass ein bewilligungsfähiges Vorhaben ausgearbeitet werden kann. Möglich ist es also. Diese Moorlandschaft ist ein Naturjuwel und auch deshalb in verschiedener Hinsicht bundesrechtlich geschützt. Aber Tag für Tag fahren 22'500 Motorfahrzeuge auf den beiden Strassenachsen mitten durch ein Naturdenkmal von nationaler Bedeutung. Im Namen der Natur und der Lebewesen, die es dort zum Glück noch gibt, bitten wir den Regierungsrat und alle Beteiligten, rasch eine Lösung zu finden, damit diese uns zeitnah hier im Rat vorgelegt werden kann. Wir und die Natur danken.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Mit dem Plan zur Umfahrung Eglisau streut Regierungsrätin Carmen Walker Späh der Bevölkerung Sand in die Augen und bietet nur eine Scheinlösung für das idyllische Städtchen am Rhein. Sehr geehrte Volkswirtschaftsdirektorin, Sie geben vor, eine Lösung gefunden zu haben,

wo keine Lösung möglich ist. Da hilft auch keine hochwertige Brückenarchitektur eines Santiago Calatrava (*spanisch-schweizerischer Architekt*). Zahlreiche Strassenprojekte des Kantons haben als Millionen Franken teure Planungsleichen beendet, so etwa der Rosengartentunnel oder die Westtangente in Wetzikon. Auch in Eglisau wird schon seit Jahrzehnten nach einer Lösung gegen den massiven Durchgangsverkehr gesucht. Doch die geplante Umfahrung Eglisau führt mitten durch ein Gebiet, das im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler, BLN, steht. Ein solches Gebiet baulich zu beeinträchtigen, ist rechtlich nur dann möglich, wenn ein nationales Interesse für den Eingriff geltend gemacht werden kann. Ein solches liegt bei der Umfahrung Eglisau jedoch nicht vor. Im Rafzerfeld leben knapp 7000 Menschen, wenn man Schaffhausen dazu zählt, sind es 40'000. Darauf ein nationales Interesse zu begründen, kann nur scheitern, da Schaffhausen schon gut durch eine Autobahn an den Rest der Schweiz angeschlossen ist. Die einzige Lösung, welche für die eidgenössische Kommission für Natur und Heimatschutz, ENHK, und die eidgenössische Kommission für Denkmalschutz, EKD, gangbar wäre, ist die vollständige Tunnelvariante, welche mit Kosten von 780 Millionen Franken für den Regierungsrat nicht gangbar ist und vor dem Volk keine Chance haben dürfte. Ich habe grosses Verständnis für die Anliegen der Eglisauer Bevölkerung, die seit Jahrzehnten mit dieser Verkehrsüberlastung leben muss. Kein Verständnis habe ich dafür, dass das Amt für Mobilität das Verkehrsmanagementkonzept für Eglisau, welches den lokalen Verkehr besser fließen lassen soll und den Fussgängern bessere Überquerungen ermöglicht, nicht schon umgesetzt hat. Nun endlich soll Mitte des kommenden Jahres dem Kantonsrat dafür ein Objektkredit vorgelegt werden. Es ist höchste Zeit dafür.

Die Umfahrung Eglisau wäre eine teure Massnahme, die sich gegen die Klimaziele des Kantons richtet. Ebenso ist zu erwarten, dass der Siedlungsdruck im Rafzerfeld zunehmen würde, was den Zielen der kantonalen Richtplanung diametral zuwiderläuft. Damit ist die Umfahrung Eglisau ein Projekt, welches aus der Zeit gefallen ist.

Hans Egli (EDU, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Ich nehme Replik auf gewisse Aussagen von Vorrednern, erstens zu Wilma Willi: Ich muss Sie leider enttäuschen, die Strassenverlegung Neeracherried wird nicht so schnell kommen, wie Sie sich das wünschen, und zwar aufgrund des Entscheides der Fachstelle Naturschutz, das Neeracherried auszudehnen mit grossen Feuchtflächen. Das hat zur Folge, dass die Strasse nachher wieder mitten durch dieses Neeracherried führen würde, durch das vergrösserte Neeracherried, und das ist – wir wissen es alle – gemäss Rothenthurm-Schutzartikel (*in der Bundesverfassung*) nicht möglich. Also die Umfahrung Neeracherried wird so nicht umgesetzt und auf jeden Fall um Jahrzehnte verzögert. Sie müssen sich einfach irgendwann entscheiden: Wollen Sie das Neeracherried ausdehnen oder wollen Sie eine Umfahrung? Beides geht nicht.

Dann bin ich natürlich auch froh um das Votum von Herrn Kampus, dem Vertreter der Grünen Partei. Er hat uns nachvollziehbar aufgezeigt, dass der Ausbau der Engstringerkreuzung notwendig ist, um die Bevölkerung vom Strassenlärm zu

entlasten. Das zeigt einfach genau auf, dass das, was ich schon bei der ersten Rede gesagt habe, zentral ist: Wollen wir einen gewissen Bevölkerungsschutz? Wollen wir, dass es in den Zentren, wo es beim heutigen Verkehrsaufkommen unzumutbar ist, eine lebenswerte Umgebung hat? Wollen wir dort eine Entlastung bieten, dann ist es unumgänglich, dass manchmal eben auch Strassen ausgebaut werden. Und zur Umfahrung Eglisau bin ich natürlich froh, dass Herr Galeuchet Farbe bekannt hat: Ihm ist die Bevölkerung in Eglisau total egal. Ihm ist es egal, dass die Bevölkerung unter dem Verkehr leidet. Ihm ist es aber auch egal, dass die Wirtschaft auf die Grenzgänger angewiesen ist und diese Grenzgänger durch Eglisau fahren müssen. Wir haben hier ein Problem in Eglisau und es braucht eine Umfahrung. Und wenn man dann argumentiert, dass der Heimatschutz eine Brücke parallel zur Eisenbahnbrücke nicht bewilligen will, weil es angeblich ästhetisch ein Eingriff ist, dann ist das eigentlich ironisch. Denn wenn man so argumentiert, hätte die Eisenbahnbrücke auch nie gebaut werden dürfen. Und die Konsequenz wäre ja klar: Wir wären schon vor 150 Jahren in einem Ballenberg-Regime (*Freiluftmuseum*) gefangen gewesen, so wie das heute grossenteils der Fall ist. Wir wollen kein Ballenberg, sondern wir wollen eine Umgebung, die auch eine Entwicklung ermöglicht. Und die Entwicklung muss auch sinnvoll sein, eben auch ökonomisch sinnvoll. Es kann doch nicht sein, dass wir einen Tunnel projektieren, der 700 Millionen kostet, wenn die Umfahrung nur 150 Millionen kosten würde. Dass man aber gegen beide Projekte ist, das finde ich dann irgendwie den Gipfel der Frechheit und vor allem respektlos gegenüber der betroffenen Bevölkerung. Wie gesagt, es gibt Situationen, da muss eine Umfahrung gebaut werden, weil der Durchgangsverkehr einfach eine Zumutung für die Bevölkerung ist. Das ist in Eglisau der Fall und hier hoffe ich wirklich, dass die Volkswirtschaftsdirektion eine Lösung findet, die umsetzbar ist. Ich bin aber auch sicher, dass die Volkswirtschaftsdirektion eine Lösung findet. Ich vertraue ihr und ich danke ihr für ihren Einsatz dafür. Danke vielmals.

Daniel Wäfler (SVP, Gossau): Das Thema «Stedtli»-Umfahrung (*in Grüningen*) ist wirklich eine spannende Sache und im Gegensatz zu Eglisau kann ich hier nur die Arbeit, die bisher geleistet wurde, loben. Wir haben eigentlich ein bald spruchreifes Projekt für die Region, welches ein historisch sehr wertvolles Städtchen entlasten kann und in dem Sinne erst richtig den Heimatschutz ermöglicht. Denn auch der öffentliche Verkehr zwingt sich durch das Stedtli Grüningen, neben dem Individualverkehr, neben den Velos, und eine Umfahrung ist eine Qualitätssteigerung für alle Beteiligten, für die Bewohner, für die Leute in der Region, für den Pendlerverkehr. In dem Sinne hoffen wir aus der Region auf eine schnelle Projektstudie und eine schnelle Unterbreitung des Objektkredites hier im Kantonsrat, damit man vorwärts machen kann. Und wir begrüssen hier die Initiative der Volkswirtschaftsdirektion und hoffen dann auch auf eine korrekte Ausschreibung der Baudirektion, um nicht noch mehr Zeit in den nächsten Jahren zu verlieren. Ja, das wäre noch die Meinung aus dem Oberland, die ich hier, bevor wir das beschliessen, auch noch zum Bericht deponieren möchte. Danke vielmals.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Mobilität, das bewegt, das kann man schon sagen im buchstäblichen Sinn, wenn man auch Ihrer engagierten Debatte zugehört hat. Die Bevölkerung im Kanton Zürich nimmt zu und damit auch der Anspruch auf den Raum: Autos, öffentlicher Verkehr, Lastwagen, Velos, Fussgängerinnen und Fussgänger, Anwohnerinnen und Anwohner, die Wirtschaft, alle begegnen sich auf kleinstem Raum. Umso wichtiger ist eben eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr und das ist, auch wenn ich Ihnen nun zugehört habe, wahrlich keine einfache Aufgabe. Um diese muss man ringen und da muss man halt Lösungen finden. Damit wir die Mobilität, die bewegt, auch sicherstellen können, haben wir uns in meiner Volkswirtschaftsdirektion in den letzten Monaten unermüdlich für eine gute Mobilität eingesetzt, auch für eine Bevölkerung, die leben will und die arbeiten will. Und das wollen wir auch weiterhin tun in der Volkswirtschaftsdirektion.

Lassen Sie mich einen kurzen Rückblick und Ausblick geben. Unsere vierte Generation der Agglomerationsprogramme ist beim Bund mehrheitlich erfolgreich angenommen worden und das freut mich natürlich. Allerdings, Sie haben es auch gesehen, ist das Gesamtprojekt Glattalbahnerverlängerung vorerst noch nicht dort, wo wir es wollen, weil es zurückgestuft wurde. Und ich kann Ihnen versichern, ich kann Ihnen wirklich versichern, dass ich mich derzeit zusammen mit meiner Direktion und dem ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) sehr dafür einsetze, dass dieses im Bundesratsbeschluss wieder vorkommt. Und sollten wir nicht reüssieren, dann werde ich das, glauben Sie mir, beim nationalen Parlament mit einem eben solchen Engagement tun. Also da bleiben wir dran.

Auch bei den regionalen Gesamtverkehrskonzepten sind wir einen wichtigen Schritt weitergekommen. Ende September wurde das regionale Gesamtverkehrskonzept Zürich Unterland plus verabschiedet, für den Pfannenstil und das Weinland wird das nächste Jahr der Fall sein. Und im September konnten wir das neue Güterverkehrs- und Logistikkonzept der Öffentlichkeit vorstellen. Das ist eine Strategie, die mir sehr wichtig ist, weil bei allen Diskussionen – das haben wir auch jetzt wieder gesehen – der Güterverkehr in aller Regel halt untergeht. Aber der ist sehr, sehr wichtig.

Und auch bei der Veloförderung geht es voran. Unsere Fachstelle Veloverkehr setzt aktuell das Velo-Förderprogramm 2 um und wir werden mutmasslich im ersten Quartal 2023 die neuen Standards präsentieren. Nach der Veloförderung zum Fussverkehr, er wurde auch erwähnt: Unser Schwerpunkt beim Fussverkehr, das möchte ich hier mit aller Deutlichkeit sagen, ist bei der Netzplanung und bei der Beschaffung von Grundlagen. Ich glaube nicht, dass die Gemeinden hier erfreut wären, wenn der Kanton ihre Fusswegplanung übernehmen würde. Und ja, die Zusammenarbeit mit den Städten, den Gemeinden und dem Bund ist sehr, sehr wichtig. Insbesondere erwähnen möchte ich die sehr gute Zusammenarbeit mit dem Bund, die natürlich intensiv, aber wichtig ist. Und in diesem Zusammenhang freue ich mich, dass auch unser unermüdlicher Einsatz für die Oberlandautobahn sich nun ausbezahlt hat. Anfang dieses Jahres hat ja der Bund das Projekt in die strategische Entwicklungsplanung, STEP, Nationalstrassen aufgenommen, und in diesem Sinne geht es hier vorwärts. Und erfreulich, es geht auch vorwärts bei den

Umfahrungsprojekten. Sie haben es erwähnt, Grüningen, vielen Dank für dieses Statement. Dann zu Eglisau: Eglisau, muss ich Ihnen sagen, ist anspruchsvoll, das weiss ich auch. Aber im Gegensatz zum Neeracherried ist in Eglisau eine Interessenabwägung möglich, beim Neeracherried nicht. Dort haben Sie ein nationales Schutzobjekt und das darf per se nicht tangiert werden und ist auch nicht in eine Interessensabwägung einzubeziehen. Also die Herausforderungen, denke ich, sind bei beiden ziemlich gross. Und die Frage ist einfach: Wollen wir der Bevölkerung eine Lösung präsentieren, die eben gut ist für alle? Und ja, das habe ich schon mehrfach gesagt: Ich will das, ich setze mich dafür ein und ich bin sehr froh, dass diese Projekte vorangetrieben werden, selbstverständlich Grüningen, Neeracherried und Eglisau. Und wenn gesagt wird, wir würden nur in den Unterhalt investieren, dann zeigen eben die Projekte, dass das nicht der Fall ist. Erwähnen möchte ich auch das Förderprogramm E-Ladestationen, das derzeit von der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) beraten wird. In diesem Sinne ein kleiner Exkurs zum Thema Mobilität im Rahmen des Bauprogramms. Ich danke Ihnen für die Kenntnisnahme und für die jährliche, wie immer engagierte Diskussion. Vielen Dank.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2023 bis 2025 zur Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.