

Antrag des Regierungsrates vom 25. September 2013

5025

**Beschluss des Kantonsrates
über den Bericht des Regierungsrates
über das Bauprogramm der Staatsstrassen
für die Jahre 2014–2016**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 25. September 2013,

beschliesst:

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2014–2016 wird Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.



A. Anlass, Umfeld und Inhalt

Mit dem Bauprogramm gemäss § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat jährlich Bericht über die Bautätigkeit auf den Staatsstrassen für die nächsten drei Jahre. Das vorliegende Bauprogramm berücksichtigt die planerischen Grundlagen des kantonalen Richtplans, Teil Verkehr, vom 26. März 2007 und das vom Regierungsrat im September 2006 beschlossene Gesamtverkehrskonzept. Die Einnahmen und die (Investitions-)Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im Entwurf zum Budget 2014, und im KEF 2014–2017 in den Planjahren 2015 und 2016 eingestellt. Das Bauprogramm berücksichtigt in Bezug auf den Nationalstrassenbau entsprechend der Bundeszuständigkeit nur die für den Kanton wichtigen oder finanzrelevanten Vorhaben.

Im Staatsstrassennetz wird der zunehmenden Bedeutung der Bewirtschaftung der vorhandenen Infrastruktur Rechnung getragen. Deshalb werden die wichtigsten Massnahmen des Verkehrsmanagements

gesondert ausgewiesen. Weiter werden Netzergänzungen für sicherere und schnellere Fahrrad- und Fusswegverbindungen vorgesehen.

Am 20. August 2012 überwies der Kantonsrat die Motionen KR-Nrn. 55/2009 betreffend Realisierung Umfahrung Eglisau, 56/2009 betreffend Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für den Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden und 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel, an den Regierungsrat. Diese Motionen verlangen Kreditvorlagen für den Bau der entsprechenden Strassenvorhaben bzw. Ausführungsprojekte, auf deren Grundlage eine Kreditvorlage dem Kantonsrat bzw. der Stimmbevölkerung zur Abstimmung vorgelegt werden kann. Der Waidhaldetunnel wird zusammen mit dem Rosengartentram gestützt auf §§ 50 ff. StrG und damit ausserhalb der ordentlichen Zuständigkeitsregelung zwischen dem Kanton und der Stadt Zürich projektiert. Die Planung erfolgt daher unter der Leitung des Kantons und erfordert einen engen Einbezug der städtischen Behörden. Der Regierungsrat und der Stadtrat von Zürich werden am 1. Oktober 2013 eine Absichtserklärung unterzeichnen (RRB Nr. 997/2013). Diese umfasst einen Variantenentscheid zum Gesamtvorhaben mit dem Rosengartentram und regelt die Grundzüge der Finanzierung. Bei allen drei Vorhaben liegen erste Planungsergebnisse vor, die bis zur Kreditreife weiter zu vertiefen sind. Abgesehen von den Planungs- bzw. Projektierungskosten sind die drei Motionen für die Berichtsperiode 2014–2016 aber nicht finanzrelevant.

Am 21. November 2012 überwies der Regierungsrat dem Kantonsrat die Umsetzungsvorlage zum Gegenvorschlag zur zurückgezogenen Volksinitiative «Zürisee für alli». Diese sieht vor, dass der Kanton jährlich mindestens 6 Mio. Franken für den Bau von Uferwegen im Budget einstellen muss. Zurzeit ist noch offen, ob und gegebenenfalls wann diese Bestimmung in Kraft gesetzt wird. Sie ist daher in diesem Bauprogramm noch nicht berücksichtigt.

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

B. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014–2016 – Berichterstattung

1. Fuss- und Radverkehrsanlagen

Allgemeine Ausgaben für Fussgängeranlagen

An der Praxis zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird festgehalten. Rund 13 Mio. Franken pro Jahr sollen vor allem für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit innerorts eingesetzt werden. Die Massnahmen umfassen Schutzvorrichtungen wie Schutzinseln, bauliche Trennungen, ergänzende Gehwege oder kombinierte Rad-/Gehwegenanlagen zur sicheren Erschliessung von Neubaugebieten und zur Schliessung von Lücken im bestehenden Netz.

Zürichseeweg

Wädenswil, Seepplatz bis Giessen: Als nächstes kann voraussichtlich 2015/2016 der Abschnitt Seepplatz bis Giessen erstellt werden.

Radwegstrategie

Der Ausbau der Anlagen für den nicht motorisierten Zweiradverkehr beruht auf der Radwegstrategie des Regierungsrates (Beschluss vom 19. Juli 2006). Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Schliessung von Radweglücken auf der Grundlage der regionalen Richtpläne und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen. Inzwischen sind weitere Massnahmen für die Schliessung von Radweglücken in die Agglomerationsprogramme der zweiten Generation des Kantons Zürich (Zürich Glattal, Limmattal, Oberland, Winterthur und Umgebung) aufgenommen worden. Damit ist eine Mitfinanzierung des Bundes sichergestellt.

2. Öffentlicher (Strassen-)Verkehr

Der Strassenfonds finanziert auch Aufwendungen für Strasseninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs wie Busspuren oder Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum. Es ist hierfür von jährlichen Aufwendungen von 2 bis 3 Mio. Franken auszugehen. Zusätzlich ist im Rahmen der RVS-Konzepte (vgl. nachfolgend Ziff. 5) eine Reihe von Vorhaben für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. Diese sind in der Rechnung unter dem Titel Verkehrsmanagement aufgeführt (vgl. Tabelle Gesamtrechnung).

Limmattalbahn: Das Projekt Limmattalbahn, das gemäss Eisenbahnrecht bewilligt wird, ist nicht Gegenstand dieses Bauprogramms. Allerdings erfordert das Projekt verschiedene Anpassungen der Stras-

seninfrastruktur und setzt Änderungen der Verkehrsführung voraus. Auch hat es erheblichen Einfluss auf die Umsetzungsplanung verschiedener Massnahmen dieses Bauprogramms. Die einzelnen Massnahmen sind in Kapitel 4 beschrieben. Mit der Verwirklichung der ersten Etappe wird ab 2017 gerechnet. Die Massnahmen sollen gleichzeitig mit dem Kredit für die Limmattalbahn beantragt werden.

3. Nationalstrassen

3.1 Leistungen des Kantons zugunsten der Nationalstrassen

NS neu (Oberlandautobahn), Uster-Ost bis Anschluss Hinwil: Am 10. Dezember 2012 beschlossen die eidgenössischen Räte die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. Damit ist u.a. die Aufnahme der A53 Oberlandautobahn vom Brüttiseller Kreuz bis zur Verzweigung Reichenburg ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Die Übernahme ist auf den 1. Januar 2014 vorgesehen. Die Inkraftsetzung dieser Netzanpassungen hängt allerdings davon ab, dass die Finanzierung sichergestellt ist. Gegen die entsprechende Erhöhung der Nationalstrassenabgabe wurde das Referendum ergriffen. Die Volksabstimmung darüber findet am 24. November 2013 statt. Im Falle einer Ablehnung würden sich die Weiterbearbeitung und die Umsetzung des Vorhabens bis zur Sicherstellung der Finanzierung verzögern.

Nach dem Urteil des Bundesgerichts vom 12. Juni 2012 entschied der Regierungsrat, in der bis zum Übergang der Verantwortung an den Bund verbleibenden Zeit mindestens eine umsetzbare Linienführung zu ermitteln. In einer Planungsstudie mit Umweltbericht wurden verschiedene Linienführungen geprüft und bewertet. Über das weitere Vorgehen wird der Regierungsrat nach der Volksabstimmung über die Erhöhung der Nationalstrassenabgabe entscheiden.

3.2 Nationalstrassenprojekte in der Verantwortung des Bundes

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

Glattalautobahn: Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) führte unter engem Einbezug der kantonalen Fachstellen sowie der betroffenen Planungsregionen eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für eine

Entlastung der A1 im Raum Glattal–Winterthur durch. Die Glattalautobahn bildete dabei ein wichtiger Bestandteil dieser Planungsstudie.

Die bevorzugte Linienführung aus der ZMB wird im Bereich Baltenswil an die bestehende A1 angeschlossen, taucht nach einer kurzen oberirdischen Linienführung entlang der SBB-Linie in einen Tunnel ab und wird im Bereich der Verzweigung Zürich Nord an die bestehende A1 angebunden. Ergänzend zu dieser Massnahme soll die bestehende Autobahn zwischen den Anschlüssen Zürich Nord und Werft sowie zwischen der Verzweigung Brüttisellen und dem Anschluss Wallisellen ausgebaut werden. Zwischen der neuen Verzweigung Baltenswil und Winterthur soll der Engpass mit dem Ausbau der bestehenden A1 behoben werden. Der Bund rechnet mit Investitionskosten von gesamthaft rund 3,6 Mrd. Franken.

Der Regierungsrat nahm mit Beschluss Nr. 490/2012 zu den Planungen des Bundes Stellung und begrüsst die Ergebnisse der ZMB. Aufgrund des dringlichen Handlungsbedarfs hofft der Regierungsrat, dass die weiteren Projektierungsarbeiten durch den Bund rasch an die Hand genommen werden. Allerdings fehlt dem Bund auch für dieses Vorhaben die Grundlage für die nächsten Projektierungsschritte, solange es nicht ins Nationalstrassennetz aufgenommen ist. Auch die Weiterbearbeitung dieses Vorhabens hängt somit in einem nächsten Schritt vom Ausgang der eidgenössischen Volksabstimmung vom 24. November 2013 über die Erhöhung der Nationalstrassenabgabe ab.

NI Kantonsgrenze Aargau–Dreieck Zürich Nord (Ausbau Nordumfahrung Zürich): Der rasche Ausbau des Nordringes hat für den Regierungsrat höchste Priorität. Anfang 2012 erteilte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Plangenehmigung. Gegen diesen Entscheid wurden mehrere Beschwerden eingereicht, die derzeit beim Bundesverwaltungsgericht hängig sind. Die eidgenössischen Räte überwiesen 2011 die Motion 11.3003 «Ausbau Nordumfahrung Zürich. Überdeckung Weinigen» an den Bundesrat. Darin wird der Bundesrat beauftragt, das Projekt «A1/A20-Nordumfahrung Zürich, 3. Röhre Gubrist» nochmals im Hinblick auf eine Überdeckung bei Weinigen zu evaluieren. Am 21. Dezember 2012 unterzeichneten das ASTRA, der Gemeinderat Weinigen und die Volkswirtschaftsdirektion eine Absichtserklärung, die eine Überdeckung von 100m vorsieht und das weitere Vorgehen regelt. Auf dieser Grundlage wird derzeit eine Testplanung für die Ausgestaltung der Überdeckung und die bauliche Nutzung des Raums auf und neben der Überdeckung durchgeführt. Mit der Eröffnung der dritten Gubriströhre wird frühestens 2020 und mit dem Abschluss der Instandsetzungsarbeiten der bestehenden Tunnelröhren

2024 gerechnet. Eine Mitfinanzierung des Kantons an der Überdeckung des Portalbereichs bei Weiningen ist daher für diese Programmperiode nicht wirksam.

SN 1.4 Schöneich–Aubrugg, Einhausung der Autobahn Schwamendingen: Das Detailprojekt Einhausung Schwamendingen und das Massnahmenprojekt Schöneichtunnel wurden Ende August 2012 abgeschlossen. Im Oktober 2012 wurde eine zweite öffentliche Auflage für die Projektänderungen (nachträgliche Änderungen am Ausführungsprojekt) durchgeführt. Das Ausschreibungskonzept ist derzeit in Arbeit und liegt voraussichtlich im Dezember 2013 vor. Die Plan genehmigung durch das UVEK wird im Frühjahr 2014 erwartet. Der Baubeginn der Hauptarbeiten findet frühestens 2017 statt. Gewisse Vorarbeiten wie Werkleitungen können bereits ab 2015 oder 2016 ausgeführt werden.

NS 1 Ohringen–Effretikon (Umfahrung Winterthur): Das ASTRA arbeitet ein Erhaltungsprojekt und ein Ausbauprojekt für die Umfahrung Winterthur aus. Das Ausbauprojekt beruht auf dem Entscheid des Bundes, die Umfahrung Winterthur im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung auf sechs Spuren auszubauen. Das Erhaltungskonzept wiederum sieht die Ertüchtigung der Pannestreifen zu einer sogenannten temporären Umnutzung vor, womit bei Bedarf die Pannestreifen zur Kapazitätssteigerung für den fliessenden Verkehr freigegeben werden können. Die heutigen Überlastungen in den Spitzenzeiten können auch damit entschärft werden. Das ASTRA wird zu einem späteren Zeitpunkt einen Grundsatzentscheid betreffend Umsetzung (Ausbau oder Erhaltungsprojekt) treffen und anschliessend das entsprechende Projekt der Ausführung zuführen. Mit einer Umsetzung des Erhaltungsprojektes ist nicht vor 2016, mit einer Umsetzung des Ausbauprojektes deutlich nach 2020 zu rechnen.

NS 4 (Weinlandautobahn): Derzeit arbeitet das ASTRA das Konzept für den Vierspurausbau zwischen Kleinandelfingen und Winterthur-Nord aus. Die Projektierung erfolgt im Rahmen eines ordentlichen Bewilligungsverfahrens mit öffentlicher Auflage Ende 2012. Bereits im Herbst 2011 fanden entlang der Autobahn A4 archäologische Sondierungsgrabungen statt. Im Fall von archäologischen Funden ist mit einer Verzögerung von mindestens zwei Jahren zu rechnen. Der Kanton Zürich setzt sich dafür ein, dass der Ausbau der A4 und die Kapazitätssteigerung der A1 Umfahrung Winterthur zeitlich aufeinander abgestimmt werden.

4. Staatsstrassen

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

- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Gestaltung des Strassenraums innerorts durch lokale Fahrbahnanpassungen in Koordination mit Werkleitungsbauten und/oder baulichen Unterhaltmassnahmen. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden und weiteren Beteiligten, insbesondere hinsichtlich Ausführungsterminen.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Staus an Knoten durch bauliche und steuerungstechnische Massnahmen, wenn nötig eingebunden in koordinierende regionale Verkehrssteuerungen.
- Vorkehrungen zur Verflüssigung des Verkehrs mit verkehrstrennenden und -koordinierenden Massnahmen sowie mit Anlagen für Busbevorzugungen zur Vermeidung von Verlustzeiten durch Staus und zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs.
- Behebung von Unfallschwerpunkten.

Die Gesamtkosten sämtlicher Fahrbahnbauten sind in der Übersichtstabelle auf der letzten Seite des Berichts, zusammengefasst. Einzelne, bedeutende Vorhaben mit Kosten über 3 Mio. Franken sind im Folgenden gesondert aufgeführt:

Ottenbach, Obfelden, Autobahnzubringer zur N4 Anschluss Affoltern a. A.: Die Umfahrung entlastet die Ortskerne von Obfelden und Ottenbach und kanalisiert den Verkehr zum Autobahnanschluss Affoltern. Die Projektkosten belaufen sich auf 65,4 Mio. Franken. In der Volksabstimmung vom 23. September 2012 wurde ein Objektkredit von 39,6 Mio. Franken (einschliesslich flankierende Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten) bewilligt. Der Bund leistet einen Beitrag zulasten der Nationalstrassenrechnung von 25,8 Mio. Franken. Die Planauflage erfolgt im Herbst 2013. Nach der Bereinigung von Einsprachen ist voraussichtlich 2014 mit der Projektfestsetzung zu rechnen. Ohne Rechtsmittel gegen die Projektfestsetzung könnten die Bauarbeiten ab 2015 aufgenommen werden. Die Bauzeit beträgt rund vier Jahre.

Adliswil, Zürichstrasse: Zwischen dem Anschluss der A3 Zürich-Wollishofen und dem Zentrum Adliswil werden grosse Neuüberbauungen erstellt. Die Zürichstrasse wird an die neue Funktion als städtische Hauptverkehrsstrasse angepasst. Die Umsetzung der Massnah-

men ist ab 2015 geplant. Es wird mit Kosten von 10 Mio. Franken gerechnet.

Eglisau, Glattfelden, Bülach; Verkehrsmassnahmen im Bereich Hardwald und am Kreisel Chrützstrasse Eglisau: Mit der Überweisung der Motionen KR-Nrn. 55/2009 und 56/2009 am 20. August 2012 wurde der Regierungsrat beauftragt, Ausführungsprojekte (Kreditvorlagen) für die Umfahrung Eglisau sowie den Autobahnzusammenschluss A50/A51 Bülach–Glattfelden vorzulegen. Aufgrund der bereits vor Überweisung der Vorstösse durchgeführten Untersuchungen kann die Projektierung rasch an die Hand genommen werden. Für die Umfahrung Eglisau wird als Nächstes ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission eingeholt, weil insbesondere die neue Rheinbrücke das Schutzobjekt Hochrhein-Bodensee des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) durchquert. Die Planungen zum Zusammenschluss der A50 und 51 sind inzwischen abgeschlossen. Sie zeigen auf, dass der Ausbau des Abschnittes Abschnitt Hardwald auf vier Fahrstreifen und der Bau einer Unterführung unter dem heutigen Kreisel in Nord-Südrichtung (Eglisau–Bülach) einen hohen Nutzen aufweisen und Voraussetzung auch für den Bau einer Umfahrung Eglisau sind. Ein Vierspurausbau zwischen dem Kreisel und dem heutigen Ende der A50 östlich Glattfelden wurde jedoch als nicht zweckmässig eingestuft. Der Ausbau des Abschnittes Hardwald wurde dem Tiefbauamt bereits für die Projektierung übergeben.

Fällanden, Schwerzenbach, Umfahrung: Die 2009 und 2010 durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Richtplaneintrag für die Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach ergab als zweckmässigste Lösung eine Linienführung um Fällanden von der Zürichstrasse über den Kreisel Dübendorferstrasse bis zur Schwerzenbachstrasse. Sie kann in zwei Etappen (bis und ab Dübendorferstrasse) erstellt werden. Die gewählte Variante lässt eine allfällige Weiterführung um Schwerzenbach als längerfristige Option zu. Auf der Grundlage der Zweckmässigkeitsbeurteilung und des Variantenentscheids (RRB Nr. 69/2010) wird die Projektierung vorbereitet, wobei insbesondere der Anschluss der Umfahrung an die Schwerzenbachstrasse im Bereich südlich der Glatt umfangreiche Abklärungen erfordert. Gleichzeitig wurden 2012 für die Kantonsstrassen Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die Ortsdurchfahrt sowohl ohne als auch mit Umfahrung Fällanden erarbeitet. Der Gemeinderat lehnt das Vorhaben weiterhin ab, insbesondere den vorgesehenen Anschluss an die Schwerzenbachstrasse. Hingegen drängt die Zürcher Planungsgruppe Glattal auf die Projektierung und Verwirklichung des Vorhabens. Der Regierungsrat entscheidet voraussichtlich im ersten Halbjahr 2014 über das weitere Vorgehen.

Uster, Strasse Uster-West: Mit dem Strassenprojekt Uster-West soll eine alternative, niveaufreie Querung der SBB-Linie zur Entlastung der beiden Übergänge Winterthurerstrasse und Zürichstrasse geschaffen werden. Damit können die Erreichbarkeit der Stadt Uster und gleichzeitig die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in diesem Bereich verbessert werden. Die Projektkosten belaufen sich auf 21 Mio. Franken. Der Kantonsrat hat dem Objektkredit am 22. Oktober 2012 zugestimmt. Die Planaufgabe erfolgte im Juli 2013. Mit der Projektfestsetzung ist im Frühjahr 2014 zu rechnen. Ohne Rechtsmittel gegen die Projektfestsetzung könnten die Bauarbeiten ab 2015 erfolgen. Die Bauzeit wird auf drei Jahre geschätzt.

Pfäffikon, Westtangente und Uterführung Tunnelstrasse: Die bisherigen Untersuchungen belegten die Zweckmässigkeit der Westtangente und ergaben, dass sich der volle Nutzen erst beim gleichzeitigen Bau einer Strasse auf dem Richtplantrassee entlang der Bahnlinie entfaltet. In Ergänzung zu den bereits erarbeiteten Verkehrsplanungen wurden 2012 im Rahmen eines Studienauftrags die städtebaulichen Möglichkeiten und Auswirkungen sowohl der Netzergänzungen als auch einer Bahnunterführung für das Siedlungsgebiet im Zentrumsbereich und entlang den Verkehrsachsen aufgezeigt. Gestützt auf die inzwischen erarbeiteten Studien unterstützt die Gemeinde die verschiedenen Netzergänzungen. Die Bahnunterführung stellt aus ihrer Sicht eine Schlüsselfunktion dar und hat sehr hohe Priorität. In einer Vertiefungsstudie werden bis 2014 die Rahmenbedingungen für die Projektierung geklärt. Alle Beteiligten anerkennen jedoch, dass sich der volle Nutzen nur bei Umsetzung des gesamten Massnahmenpakets einstellt und unterstützen dieses.

Wetzikon, Westtangente: Die geplante Verbindungsstrasse (Westtangente) zwischen der Zürich- und der Pfäffikerstrasse ist im kantonalen Richtplan mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont enthalten. Die Westtangente dient einerseits der Entlastung der Bahnhofstrasse im Zentrum von Wetzikon und andererseits als Zubringer zur geplanten Oberlandautobahn. Die Westtangente ist in die nachfolgenden Abschnitte unterteilt. Der Abschnitt zwischen der Zürich- und der Usterstrasse wird bei günstigem Verlauf des Festsetzungsverfahrens ab 2015 erstellt werden. Der Abschnitt zwischen der Uster- und der Motorenstrasse ist bereits umgesetzt. Für den Abschnitt Motoren- bis Kastellstrasse ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erstellt worden. Damit wird ein siedlungsverträglicher Verkehrsablauf sichergestellt. Der Abschnitt Kastell- bis Pfäffikerstrasse soll ab 2017 erstellt werden. Hier wird der Vereinbarkeit mit der eidgenössisch geschützten Moorlandschaft Pfäffikersee besonderes Augenmerk zu schenken sein. Die noch ausstehenden Abschnitte

werden gemeinsam umgesetzt und erfordern voraussichtlich Investitionskosten von rund 45 Mio. Franken.

Grünigen, Verlegung Stedtligasse: Der Kanton hat im Rahmen einer ZMB verschiedene Varianten von Umfahrungen geprüft. Aus der Weiterentwicklung der vorhandenen Ansätze ergab sich eine Kompromisslösung in Form einer neuen Brücke. Der Regierungsrat hat sich mit Beschluss Nr. 466/2012 für diese Variante entschieden und der Baudirektion den Auftrag zur Projektierung der Umfahrung erteilt. Der Baubeginn erfolgt selbst bei günstigem Verlauf frühestens 2017.

Neeracherried, Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet: Am 13. Mai 2013 überwies der Kantonsrat die Motion der Kommission für Planung und Bau KR-Nr. 302/2010 als Postulat. Der Vorstoss verlangt vom Regierungsrat die Vorlage eines Kreditantrages für die Verlegung der Strasse gemäss kantonalem Richtplan. Nachdem bereits von 2007 bis 2009 in einer umfassenden ZMB die Möglichkeiten zur Verlegung der Strassen aus dem Neeracherried geprüft wurden, führte die Volkswirtschaftsdirektion 2012 ein Workshop-Verfahren mit den Gemeinden Höri, Neerach und Niederglatt durch. Dabei wurde ermittelt, wie den Anliegen des Moorschutzes einerseits und den Anliegen der Gemeinden andererseits am besten entsprochen werden kann. Diese Abklärungen sind inhaltlich abgeschlossen. Mit einem Rechtsgutachten wurde zudem überprüft, ob nach Bundesrecht die Wiederherstellung eines Moors einen Eingriff in die zugehörige Moorlandschaft rechtfertigen kann und welche baulichen Massnahmen an bestehenden Strassen in Mooren und Moorlandschaften zulässig sind. Die Strassenverlegung ist gemäss Gutachten grundsätzlich möglich, wenn die Gesamtbilanz der neuen Eingriffe und der aufzuhebenden Beeinträchtigungen insgesamt positiv ist und die neuen Eingriffe möglichst gering sind. Auf der Grundlage einer solchen Bilanzierung wird eine Begutachtung durch die Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission einzuholen sein. Erst daran anschliessend kann über das weitere Vorgehen entschieden werden.

Limmattal, Ausbauten in Koordination mit der Limmattalbahn: Verschiedene Vorhaben stehen entweder in Zusammenhang mit der Limmattalbahn oder sind darauf abzustimmen. Im Zuge einer Aktualisierung der Planung haben die zuständigen Stellen des Kantons mit der Limmattalbahn AG und den Gemeinden die Möglichkeiten geprüft, die verschiedenen Vorhaben insbesondere entlang der Bernstrasse und der Ueberlandstrasse sowie den Querachsen bestmöglich zu koordinieren. Diese Strassenzüge sollen die Ortskerne vom regionalen Durchgangsverkehr entlasten. Konkret handelt es sich um folgende Vorhaben:

Schlieren, Zentrum, Neugestaltung Verkehrsführung: Die heutige Verkehrsführung im Bereich Zürcher-, Badener- und Ringstrasse genügt nach dem Umbau der Zürcherstrasse nicht mehr den verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen. Für eine bestmögliche Gewährleistung des Verkehrsablaufs und im Hinblick auf die Trasseeführung der Limmattalbahn wird unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte ein Grosskreisel im Zentrum von Schlieren geplant. Die Umsetzung wird mit dem Projekt Limmattalbahn abgestimmt und entsprechend um rund zwei Jahre verschoben. Die Kosten betragen weiterhin voraussichtlich rund 8 Mio. Franken.

Schlieren, Bernstrasse: Der Ausbau der Engstringerkreuzung wird voraussichtlich Investitionskosten von etwa 40 Mio. Franken bewirken. Eine Umsetzung ist ab 2019 vorgesehen. Die Anpassungen des Knotens Bern-/Ueberlandstrasse (Haller-Knoten) und des Knotens Gasometerstrasse sowie der Anschluss der Verlängerung der Goldschlägistrasse in Schlieren sollen vor der Inbetriebnahme der Limmattalbahn erfolgen. Mit einer Umsetzung dieser Massnahmen kann ab 2015 gerechnet werden.

Dietikon, Ueberlandstrasse: Die Knoten Badenerstrasse (Bunkerkreuzung) sowie die weiteren Knoten bis und mit Anschluss Limmattal sind umzugestalten. Die Umsetzung ist spätestens bis zur Inbetriebnahme der Limmattalbahn vorgesehen. Zusätzlich muss die Limmattalbrücke teilweise neu erstellt werden, um die vielseitigen Anforderungen wie Verkehrsabwicklung, Erschliessung, Fussgängerquerungen und Bushaltestellen in diesem engen Raum erfüllen zu können. Durch die Umlegung der Niederholzstrasse ergibt sich ein neuer Anschlussknoten an die Ueberlandstrasse. Grundsätzlich liegen zurzeit zwei Varianten vor, die von den betroffenen Gemeinden unterschiedlich beurteilt werden. Der Fortschritt im Einigungsprozess hat entsprechend Auswirkungen auf den Zeitpunkt der Umsetzung.

Dietikon, Mutschellenstrasse: Die Mutschellenstrasse ist eine wichtige Querachse im Limmattal und bildet die Hauptverbindung zwischen dem Kantonstrassennetz, den neuen Entwicklungsschwerpunkten und der Nationalstrasse A1. Um eine bestmögliche Abstimmung zum Projekt Limmattalbahn im Bereich des Knotens Industriestrasse zu erreichen, wurden die verkehrs- und sicherheitstechnischen Untersuchungen erneuert und erweitert. Dabei wird eine niveaufreie Kreuzung der Mutschellenstrasse mit der Limmattalbahn vorgesehen. Die Knotenausbauten erfolgen zeitgleich mit dem Bau der Limmattalbahn.

5. Verkehrsmanagement

Mit Massnahmen des Verkehrsmanagements lässt sich der beschränkte Strassenraum effizienter nutzen. Aus diesem Grund haben der Kanton Zürich und die Städte Zürich und Winterthur am 1. Juli 2011 eine Regionale Leitzentrale für den Verkehrsraum Zürich eingerichtet und mit dem ASTRA eine Leistungsvereinbarung zur Übernahme von Verkehrsmanagementaufgaben auf dem Nationalstrassennetz abgeschlossen. Diese Zusammenarbeit hat sich bewährt und soll noch weiter ausgebaut werden. Dabei steht der Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Datennetzen von Bund, Kanton und den beiden Städten Zürich und Winterthur im Vordergrund. Damit soll es möglich werden, ein Gesamtbild der Verkehrslage auf allen Strassen im Kanton Zürich zu erstellen und damit den Verkehr noch effizienter lenken und steuern zu können. Entsprechend den Vorgaben des Gesamtverkehrskonzeptes ist dabei in urbanen Gebieten die Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems massgebend.

Regionale Verkehrssteuerung (RVS): Mit den Massnahmen des RVS-Konzeptes soll in den Agglomerationen ein städtisches Strassenverkehrssystem umgesetzt werden. Der regionale Ansatz ermöglicht eine Verstärkung des Verkehrsflusses. Damit werden die Reisezeiten im motorisierten Individualverkehr und im strassengebundenen öffentlichen Verkehr verlässlicher. Diese Massnahmen werden mit dem vom Kantonsrat am 26. April 2010 bewilligten Rahmenkredit von 60,5 Mio. Franken finanziert. Das Konzept sieht insbesondere Busbevorzugungen durch Knotenumbauten und neue Lichtsignalregelungen vor. Ein Grossteil der RVS-Massnahmen ist Bestandteil der Agglomerationsprogramme. Diese nachhaltigen Massnahmen zur Kapazitätssteigerung werden bei der Beurteilung durch den Bund besonders berücksichtigt. Der Bund hat für die Umsetzung der baulichen Massnahmen einen Beitrag von 35% bis 40% in Aussicht gestellt.

6. Lärmschutz

Der Regierungsrat hat am 16. Juli 2008 beschlossen, auch im Bereich zwischen Immissionsgrenzwert und Alarmwert Beiträge abgestuft nach Lärmbelastung auszurichten. Die Sanierungskosten bei bestehenden Alarmwertüberschreitungen gehen gemäss Lärmschutzverordnung vollständig zulasten des Anlagehalters. Im Januar 2013 hat der Regierungsrat die Baudirektion beauftragt, in den drei Regionen Kempttal, Furttal und Winterthur Ost Strassenlärmsanierungsprogramme zu beginnen. Die geschätzten Gesamtkosten für diese Regionen belaufen sich auf 23 Mio. Franken in einem Zeitrahmen bis etwa

2018. Für die verbleibenden drei Regionen Weinland Nord und Süd sowie Seeufer rechts Süd wird der Regierungsrat voraussichtlich 2014 Sanierungsprogramme beschliessen.

C. Gesamtverkehrliche Würdigung

Das Staatsstrassennetz trägt die Hauptlast bei der Bewältigung der Verkehrsnachfrage und ist damit eine zentrale Stütze im Gesamtverkehrssystem des Kantons Zürich. Um den grösstmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzen zu erreichen, werden bei Neu-, Aus- und Umbauten frühzeitig die verschiedenen Bedürfnisse abgestimmt und Wirkungen berücksichtigt. Zu beachten sind somit neben den verkehrlichen Anforderungen für den Autoverkehr, für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr, für die Zufussgehenden und die Velofahrenden auch die gewünschte Umwelt- und Siedlungsentwicklung.

Grundlage für eine solche Planung ist das 2006 vom Regierungsrat beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK). Darin wird unter anderem der wesensgerechte Verkehrsmiteinsatz vorgesehen. Das GVK sieht dazu einen verbesserten Verkehrsablauf durch Verkehrsmanagement sowie einen gezielten, gesamtverkehrlich abgestimmten Ausbau der Infrastruktur vor. Mit diesen Massnahmen sollen der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Mit flankierenden Massnahmen soll dafür gesorgt werden, dass Wohn- und Naherholungsgebiete entlastet werden und der motorisierte Individualverkehr beim Verkehrswachstum nicht überproportional zunimmt. Gleichzeitig sollen die Planungen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vorangetrieben werden, damit diese insbesondere in den Kernstädten und Agglomerationen einen wesentlichen Verkehrsanteil übernehmen. Messgrösse dafür ist das im GVK festgesetzte Ziel, dass mindestens die Hälfte des Neuverkehrs, der nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt, vom öffentlichen Verkehr übernommen werden soll.

Die im Bauprogramm verzeichneten Massnahmen tragen dazu bei, die Wirkungsziele des GVK, wie die Verbesserung von Erreichbarkeit und Verkehrssicherheit, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (z. B. Limmattalbahn) sowie die Entlastung von stark verkehrsbelasteten Wohngebieten zu erreichen. Die Massnahmen sind ebenso konform mit den 2011 fertiggestellten regionalen Gesamtverkehrskonzepten Flughafenregion, Zürcher Oberland, Stadt Zürich und mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept Winterthur sowie mit den im Juni 2012 beim Bund eingereichten Agglomerationsprogrammen Limmattal, Stadt Zürich–Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland. Dies zeigt sich insbesondere bei den Massnahmen im Limmattal:

Hier sind ein Grossteil der beschriebenen Vorhaben in Schlieren und Dietikon Bestandteil des Agglomerationsprogramms Limmattal.

D. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2014 94 Mio., für 2015 109 Mio. und für 2016 128 Mio. Franken. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung (gerundete Beträge in Mio. Franken).

Auf eine gesonderte Tabelle für die Nationalstrassen wird erstmals verzichtet, da die Arbeiten an den Projekten der Netzvollendung weitgehend abgeschlossen sind. Beiträge an Grossprojekte wie z. B. die Einhausung Schwamendingen werden zukünftig in der Tabelle Gesamtrechnung gesondert ausgewiesen. Sie haben aber keinen Einfluss auf die vorliegende Berichtsperiode, weshalb auf eine weitere Detaillierung verzichtet wird.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Heiniger	Husi

Anhang

Tabelle Gesamtrechnung (budgetierte Beträge in Mio. Fr.)

	Rechnung 2012	Schätzung 2013	Budget 2014	KEF 2015	KEF 2016
Bruttoausgaben					
Nationalstrassen	24	18	5	10	10
Staatsstrassen	74	87	100	116	131
<i>Fussgängeranlagen</i>	<i>11</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>
<i>Radverkehrsanlagen</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>
<i>Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strasseninfrastruktur für den öV)</i>	<i>37</i>	<i>35</i>	<i>52</i>	<i>66</i>	<i>82</i>
<i>Verkehrsmanagement</i>	<i>5</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>15</i>	<i>14</i>
<i>Lärmschutz</i>	<i>6</i>	<i>17</i>	<i>12</i>	<i>10</i>	<i>10</i>
Summe Bruttoinvestitionen	98	105	105	126	141
abzüglich Beiträge Dritter:					
Nationalstrassen	-17	-14	-4	-8	-8
Staatsstrassen	-18	-8	-7	-9	-5
Summe Beiträge Dritter	-35	-22	-11	-17	-13
Nettoausgaben					
Nationalstrassen	7	4	1	2	2
Staatsstrassen	56	79	93	107	126
Summe Nettoinvestitionen	63	83	94	109	128
Fondsbelastungen					
Abschreibungen (einschliesslich ausserordentliche Abschreibungen der Nationalstrassen wegen NFA)	61	60	52	60	63