

Antrag des Regierungsrates vom 30. August 2023

5925

**Beschluss des Kantonsrates
über den Bericht des Regierungsrates
über das Bauprogramm der Staatsstrassen
für die Jahre 2024–2026**

(vom)

Der Kantonsrat

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 30. August 2023,

beschliesst:

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2024–2026 wird Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

—

Bericht

A. Einleitung

Mit dem vorliegenden Bericht legt der Regierungsrat dem Kantonsrat das Bauprogramm für Staatsstrassen der nächsten drei Jahre gemäss § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) 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.

Mobilität und Gesellschaft befinden sich im Wandel. Die Digitalisierung schreitet durch technologische Innovationen rasch voran. Flexible und mobile Arbeitsweisen sind inzwischen weit verbreitet.

Im kantonalen Richtplan wird der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr eine besondere Bedeutung beigemessen. Die Gestaltung der Kantonsstrassen zu öffentlichen Räumen und die Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlichem Verkehr (ÖV) in dicht besiedelten Räumen werden daher wichtige Ziele der Strasseninfrastrukturplanung bleiben. Daneben werden die Steuerung des Verkehrs für eine effiziente Verkehrsabwicklung und die Vorbereitung auf neue Mobilitätsformen und Technologien weiter an Bedeutung gewinnen.

Wichtige Grundlagen für die Planung leistungsfähiger Strasseninfrastruktur sind entsprechende Standards. So wurden 2022 neue Standards für die Staatsstrassen erarbeitet und von der Baudirektion festgesetzt. Die Fachstelle Veloverkehr im Amt für Mobilität (AFM) hat im Rahmen des kantonalen Veloförderprogramms 2 gemeinsam mit dem kantonalen Tiefbauamt (TBA) und der Kantonspolizei diese Standards für den Veloverkehr weiter konkretisiert und Anfang 2023 erlassen. Ziel ist es, die Schwachstellen im Velowegnetz gemäss kantonalem Velonetzplan möglichst rasch durch den optimierten Einbezug in Neubau- und Sanierungsprojekten zu beheben. Mit den Standards für Staatsstrassen und den Standards für den Veloverkehr verfügt der Kanton über ein aktuelles Normenwerk, das eine einheitliche Gestaltung und Dimensionierung unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse ermöglicht.

Die Angaben im Bauprogramm erfolgen entsprechend dem heutigen Planungs- und Kenntnisstand. Unwägbarkeiten wegen Rechtsmitteln 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. Strategische Grundlagen für das Bauprogramm

1. Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018

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

Das GVK 2018 bildet den Rahmen für alle verkehrlichen Planungen im Kanton Zürich. Die wichtigsten planerischen Grundsätze sind nach wie vor:

- Die Entwicklung von Wohnraum und Arbeitsplätzen wird auf Gebiete ausgerichtet, die gut mit dem ÖV erschlossen sind.
- In den urbanen Räumen wird die Erschliessung und Vernetzung für den ÖV verbessert. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird das Angebot aufrechterhalten, während die Verbindung und Feinerschliessung für den Velo- und Fussverkehr verbessert werden. Im nichturbanen Raum wird das infrastrukturelle Angebot des MIV und ÖV erhalten, für den Velo- und Fussverkehr wird es verbessert.
- Bei neuen Anlagen wird der Ressourcen- und Bodenverbrauch auf ein Optimum beschränkt.
- Die Finanzierung des Gesamtverkehrssystems wird langfristig sichergestellt.

2. Regionale Gesamtverkehrskonzepte

Im Rahmen regionaler Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) werden – ausgehend von den Leitsätzen, Zielen und Strategien des GVK 2018, dem kantonalen und regionalen Richtplan und abgestimmt auf die zu erwartende Siedlungsentwicklung in der Region – regionsspezifische Ziele und Strategien, Lösungsansätze und Massnahmen für den Verkehr entwickelt, die alle Verkehrsträger und -mittel einbeziehen. Die wichtigsten Aufgaben sind die Abbildung der heutigen und künftigen Verkehrsnachfrage, eine Schwachstellenanalyse, die Ermittlung des Handlungsbedarfs sowie entsprechende Massnahmen und, soweit möglich, deren geschätzten Kosten. In der Legislaturperiode 2019–2023 wurden rGVK für die Regionen Winterthur und Umgebung, Zimmerberg, Pfannenstil und Unterland/Furtal fertiggestellt bzw. begonnen (Region Weinland). Daraus ergeben sich zum Teil konkrete Aufträge für die weiteren Planungen von Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr und für den Strassenverkehr. In den kommenden Jahren werden für alle weiteren Regionen rGVK erarbeitet oder erneuert. Die rGVK bilden jeweils wesentliche Grundlage für die Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich.

3. Strategie Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität

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

Unmittelbar grosses Wirkungspotenzial bei schneller Umsetzung erzielen ein Förderprogramm für Ladeinfrastrukturen sowie die Förderung räumlich sowie zeitlich flexibler Arbeitsformen. Das bis 2026 befristete Förderprogramm Ladeinfrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität, das am 6. Februar 2023 vom Kantonsrat beschlossen wurde (Vorlage 5842), trat am 28. April 2023 in Kraft und stellt 50 Mio. Franken für sieben verschiedene Förderobjekte zur Verfügung.

Die weiteren Handlungsfelder gemäss DiNaMo, wie beispielsweise der Entwurf einer kantonalen Gesamtstrategie Verkehrssteuerung, sind in Bearbeitung bzw. in Planung. Mit RRB Nr. 988/2022 wurde das Güterverkehrs- und Logistikkonzept festgesetzt und auf organisatorischer Seite eine Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik im AFM etabliert. Mittelfristige Themen sind die Prüfung der Einbettung von Mobility as a Service sowie der Entwurf einer Strategie und eines Regulierungsrahmens für Mobility Pricing.

4. Verkehrsmanagement

Mit Verkehrsmanagement lässt sich der Strassenraum effizienter nutzen. Grundlage dafür ist die koordinierte Zusammenarbeit der Strassenbetreiber. Die Regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich (RL-VRZ) ist die Dachorganisation der betrieblichen und planenden Fachinstanzen für das Strassenverkehrsmanagement im Verkehrsraum Zürich, also dem Kanton, den Städten Zürich und Winterthur sowie dem Bundesamt für Strassen. Auf der Grundlage einer Trägerschaftsvereinbarung wird eine Organisation betrieben, die den Strassenverkehr integral über alle Strassennetzhierarchien bewirtschaftet. Die Trägerschaft der RL-VRZ sind der Kanton Zürich sowie die Städte Zürich und Winterthur.

Neben dem Austausch der aktuellen Informationen zur Verkehrslage und deren Kurzfristprognose erarbeitet das Netzwerk die strategische Ausrichtung des Verkehrsmanagements über alle Strassenhierarchien (Hochleistungsstrassen, Hauptverkehrsstrassen und städtische Strassen). Sie wird regelmässig überprüft. Bei Bedarf werden gemeinsam Infrastrukturmassnahmen im Bereich Verkehrssteuerung ausgelöst.

Die Mitglieder der RL-VRZ haben die Anforderungen aus DiNaMo zum Verkehrsmanagement aufgenommen. Derzeit wird eine detailliertere, koordinierte Verkehrsmanagement-Strategie zum Umgang mit den Schnittstellen der Strassenhierarchien in Pilotanwendungen in Winterthur-Ohringen und Birmensdorf überprüft. Abschluss und Auswertung finden 2024 statt.

C. Bauprogramm der Staatsstrassen

In diesem Kapitel werden die wichtigsten Bauvorhaben mit neuen Ausgaben von mehr als 4 Mio. Franken beschrieben. Die Projekte liegen in der Verantwortung des TBA. Im Mittel- und Langfristprogramm sind wichtige Vorhaben erfasst, die noch nicht im Kantonsrat behandelt worden sind. Die Angaben zum Bauprogramm erfolgen entsprechend dem heutigen Planungs- und Kenntnisstand. Unwägbarkeiten wegen Rechtsmitteln 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.

1. Mittel-/Langfristprogramm (Vorstudien/Vorprojekte)

Eglisau, Umfahrung:

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 885/2022 die Baudirektion beauftragt, ihm zuhanden des Kantonsrates einen Antrag für einen Objektkredit für die Umfahrung Eglisau zu unterbreiten. Parallel dazu beabsichtigt der Regierungsrat, dem Kantonsrat im Rahmen der nächsten ordentlichen Revision des kantonalen Richtplans zu beantragen, die Linienführung an die Machbarkeitsstudie vom 22. Januar 2021 anzupassen.

Eglisau, Schaffhauser- und Zürcherstrasse:

Bis zum Bau einer neuen Umfahrung ist der Verkehrsfluss auf der heutigen Kantonsstrasse durch Eglisau mit einem Betriebskonzept für Verkehrsmanagementmassnahmen (Lichtsignalanlagen, Fussgängerübergänge und Knotenanpassungen) zu verbessern. Der Strassenraum soll siedlungsverträglich gestaltet und die Kantonsstrasse zwischen dem Kreisel Kreuzstrasse und dem Kreisel Eglisau Nord einschliesslich der Rheinbrücke instand gesetzt werden. Das Vorprojekt wurde Anfang 2023 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt. Die Einwendungen werden gegenwärtig im TBA geprüft. Der Bau wird nach Möglichkeit zeitlich auf den Ausbau Bülach, Hardwald, abgestimmt.

Grüningen, Umfahrung:

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

Neeracherried, Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet:

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 597/2021 die Baudirektion beauftragt, das Vorprojekt zu erarbeiten und ihm gestützt darauf einen Antrag zuhanden des Kantonsrates für einen Objektkredit zu unterbreiten. Das Vorprojekt soll 2025 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt werden.

Regensdorf, Bahnhof Nord:

Das Gebiet Bahnhof Nord in Regensdorf wird von einem Industriequartier zu einem Zentrumsgebiet mit grossem Wohnanteil und hoher Siedlungsqualität transformiert. Die Areale liegen zwischen der Wehntalerstrasse und Althardstrasse und bieten gemäss der Teilrevision Nutzungsplanung Platz für insgesamt rund 6500 Einwohnerinnen und Einwohner bzw. Arbeitsplätze. Zwischen diesen Achsen wird die neue autofreie Furttalpromenade entstehen. Für die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes im Umfeld des Entwicklungsgebiets werden mehrere Strassenbauvorhaben umgesetzt. 2020 haben die Stimmberechtigten der Gemeinde Regensdorf einen Rahmenkredit von 95 Mio. Franken zur Umsetzung der kommunalen Verkehrsinfrastrukturen bewilligt. Da diese Vorhaben nur im Verbund ihre Wirkung erzielen und einen funktionalen Zusammenhang haben, bereitet der Regierungsrat einen Antrag für einen Rahmenkredit zuhanden des Kantonsrates vor.

Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf, Veloschnellroute Wallisellen–Bassersdorf, Velohaupt- und -nebenverbindung in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen und Busspur in der Gemeinde Bassersdorf:

Die Projekte sollen durch die SBB verwirklicht und durch das TBA begleitet werden. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 22. November 2021 einen Objektkredit über rund 73 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5650). Das Bauprojekt der SBB wurde im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens des Bundesamtes für Verkehr (BAV) im Juni 2023 öffentlich aufgelegt.

Bülach, Winkel, A51:

Die Hochleistungsstrasse K10/A51 bildet für Wildtiere ein unüberwindbares Hindernis. Mit der geplanten Wildtierüberführung Nr. 49 soll diese Landschaftsverbindung wiederhergestellt werden. Mit dem Bau der Wildtierüberführung wird voraussichtlich 2025 begonnen, er wird Investitionskosten von 13 Mio. Franken verursachen. Projektaufgabe und Kreditantrag mussten wegen umfangreicher Landarrondierungen der Armee um ein Jahr auf 2023 verschoben werden.

Fil Bleu Glatt:

«Fil Bleu Glatt» ist ein Gesamtkonzept zur nachhaltigen Aufwertung der Stadtlandschaft und der Freiräume entlang der Glatt zwischen Dübendorf und Opfikon. Ein zentraler Bestandteil ist die Verbreiterung des Glattuferweges. Er soll zu einer regionalen Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr ausgebaut werden. Die Velo- und Fusswege werden mit den angrenzenden Freiräumen und Erholungsgebieten vernetzt. Der Kantonsrat hat dafür mit Beschluss vom 5. September 2022 einen Rahmenkredit von 30 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5782).

Kloten, Verlängerung Glattalbahn 2A:

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen Zürich bis Kloten Industrie (GTB2A) soll auch die Velohauptverbindung Flughafen bis zur Gemeindegrenze Kloten-Bassersdorf erstellt werden. Zurzeit wird das Bauprojekt fertiggestellt und das Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht soll im 3. Quartal 2023 beim BAV eingereicht werden. Der Bundesrat hat am 22. Februar 2022 mit seiner Botschaft das Projekt GTB2A wieder in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation mit Priorität A aufgenommen.

2. Projekte Staatsstrassen 2024–2026

Adliswil, Ausbau Zürichstrasse:

Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 27. Mai 2019 einen Objektkredit über rund 12 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5474). Die Ausführung hat im April 2021 begonnen und wird 2023 abgeschlossen.

Bülach, Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald:

Die Festsetzung des Projektes ist rechtskräftig. Die Vorarbeiten sind seit Sommer 2022 im Gange. Die Hauptarbeiten könnten sich aufgrund einer Submissionsbeschwerde verzögern.

Bülach, Rorbis Radweglückenschliessung Weiacherstrasse:

Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 27. Mai 2019 einen Objektkredit über rund 6 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5454). Die Bauarbeiten wurden im Sommer 2022 gestartet. Sie mussten aber unterbrochen werden, weil sich die dem Kredit zugrunde liegenden Kostenschätzungen bei der Ausschreibung der Folgearbeiten als zu tief herausgestellt haben. Der Regierungsrat wird dem Kantonsrat voraussichtlich noch 2023 eine Krediterhöhung beantragen.

Dübendorf, Parkway:

Der Parkway dient der Erschliessung des Innovationsparks Zürich. Der Kantonsrat hat dafür am 28. November 2022 einen Verpflichtungskredit von 15 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5819). Die Anbindung des Innovationsparks an die Wangenstrasse in Dübendorf soll in Abstimmung mit der weiteren Entwicklung der Baufelder und in Übereinstimmung mit der möglichen Verlängerung der Glattalbahn gestaffelt erfolgen. Mit einer Gesamtverkehrsbetrachtung und einer Verkehrsstudie werden die einzelnen Anschlüsse an die Wangenstrasse definiert.

Hinwil, Zürich-/Dürntner-/Bachtelstrasse, Neubau von zwei Kreiseln:

Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 7. Juni 2021 einen Objektkredit über rund 6 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5629). Die Bauarbeiten haben begonnen und dauern voraussichtlich bis 2024.

Hombrechtikon/Grünigen, Radweglückenschliessung:

Zwischen Hombrechtikon und Binzikon besteht auf der Grüninger-/Hombrechtikerstrasse eine etwa 2,8 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Der Projektperimeter befindet sich teilweise im Gebiet des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler sowie im Gebiet des Bundesinventars der Moorlandschaften von nationaler Bedeutung. Dem Kantonsrat soll ein Kredit beantragt und das Projekt 2024 festgesetzt werden. Die Ausführung ist für 2026 bis 2027 geplant.

Hombrechtikon/Oetwil am See, Radweglückenschliessung:

Zwischen Hombrechtikon und Willikon besteht auf der Oetwil-/Hombrechtikonerstrasse eine etwa 3 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Dem Kantonsrat soll ein Kredit beantragt und das Projekt 2024 festgesetzt werden. Die Ausführung ist für 2025 bis 2026 geplant.

Richterswil, Bergstrasse, Neubau von zwei Kreiseln:

Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 27. Mai 2019 einen Objektkredit von rund 7 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5473). Der Regierungsrat hat das Projekt im Januar 2021 festgesetzt. Wegen einer Beschwerde verzögerte sich der ursprünglich für Herbst 2022 geplante Baubeginn. Es wird ein Baubeginn im Herbst 2024 angestrebt.

Schlieren, Bern-/Engstringerstrasse:

Der Ausbau der Engstringerkreuzung wird voraussichtlich Investitionskosten von 47,6 Mio. statt 40 Mio. Franken verursachen. Der Regierungsrat hat deshalb dem Kantonsrat im Rahmen der Vorlage 5895 einen Zusatzkredit beantragt. Die Planaufgabe nach § 16 StrG erfolgte im Sommer 2019. Die Einspracheverhandlungen laufen noch bis Ende 2023. Anschliessend kann der Regierungsrat die Festsetzung beschliessen. Wird gegen die Projektfestsetzung kein Rechtsmittel ergriffen, wird ein Baubeginn vor Ende 2025 angestrebt.

Wädenswil, Seeuferweg:

Das TBA plant den Seeuferweg in Wädenswil zwischen Seeplatz und der Halbinsel Giessen auf einer Länge von etwa 800 m. Der Weg soll grösstenteils als 3 m breiter Steg entlang des Seeufers geführt werden. Voraussichtlich 2026 soll dem Kantonsrat ein Kredit beantragt und das Projekt festgesetzt werden. Die Ausführung ist für 2027 bis 2028 geplant.

Weiningen, Dietikon, Limmatbrücke, Überlandstrasse, Niederholzstrasse und Veloschnellroute:

Der Regierungsrat hat das Projekt mit Beschluss Nr. 331/2023 festgesetzt. Gegen diesen Beschluss sind Beschwerden beim Verwaltungsgericht eingegangen. Der Baubeginn verzögert sich deshalb.

Wiesendangen/Hagenbuch, Radweglückenschliessung:

Zwischen Bertschikon und Oberschneit besteht auf der Kantons-/Bertschikerstrasse eine rund 4 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Dem Kantonsrat wird ein Kredit beantragt und das Projekt soll 2024 festgesetzt werden. Die Ausführung ist für 2025 bis 2026 geplant.

Zollikon/Maur, Radweglückenschliessung und behindertengerechter Ausbau Bushaltestellen Binz-/Zollikonstrasse:

Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 29. März 2021 einen Objektkredit von rund 5 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5455). Das Projekt wurde 2022 durch den Regierungsrat festgesetzt. Die Ausführung ist für 2024 bis 2025 geplant.

Zollikon/Zumikon, Radweglückenschliessung:

Zwischen Zollikerberg und Zumikon besteht auf der Forchstrasse eine rund 1,8 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Dem Kantonsrat soll ein Kredit beantragt und das Projekt 2024 festgesetzt werden. Die Ausführung ist für 2027 bis 2028 geplant.

3. Werkhöfe

Affoltern am Albis, Umbau und Erweiterung Werkhof:

Der Kantonsrat hat am 9. Mai 2022 einen Objektkredit von 13,48 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5761). Die Bauarbeiten wurden im Herbst 2022 begonnen und werden bis Ende 2025 dauern.

4. Lärmschutz

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

Infolge der neueren Rechtsprechung und von Rechtsbegehren sind bei den noch verbleibenden Arbeiten für einen Grossteil der Strassen mit Grenzwertüberschreitungen die Möglichkeiten zur Umsetzung von Temporeduktionen und lärmarmen Belägen zu untersuchen. Dies führt zu wesentlichen Verzögerungen, sodass die Arbeiten in verschiedenen Gemeinden voraussichtlich erst 2024 abgeschlossen werden können. Mit der Änderung der LSV vom 1. Juli 2021 und Beschluss vom 21. April 2022 hat der Bundesrat angeordnet, die Lärmsanierung der Kantone mit einem Kredit von 52 Mio. Franken bis Ende 2024 zusätzlich zu unterstützen. Derzeit laufen Verhandlungen über die konkreten Beträge pro Kanton. Die Programmvereinbarung 3 von 2016 wurde bis Ende 2024 verlängert. Ab 2025 sollen neue Bestimmungen zur Förderung von Massnahmen an der Quelle in Kraft treten. Gegenwärtig läuft die Anhörung der Kantone zum neuen Handbuch für die Programmvereinbarung 5.

5. Gesamtrechnung Bauprogramm bis 2026

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2024 131 Mio., für 2025 125 Mio. und für 2026 110 Mio. Franken. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung.

In der nachfolgenden Tabelle sind die reduzierten Budgetkredite aus dem Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2024–2027 ausgewiesen. Die Planung und Realisierung der Projekte gemäss Abschnitt C Ziff. 1 und 2 ist mit diesen Mitteln nicht realisierbar. Daher werden Priorisierungen nötig sein.

Tabelle Gesamtrechnung
(Budgetierte Beträge in Mio. Franken, gerundet)

	Rechnung 2022	Schätzung 2023	KEF 2024	KEF 2025	KEF 2026
<i>Bruttoausgaben</i>					
Nationalstrassen	8	2	0	0	0
Staatsstrassen:	113	103	127	126	130
– Fussgängeranlagen	5	6	4	12	7
– Uferwege	1	6	6	6	6
– Radverkehrsanlagen	20	20	20	20	20
– Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strassen- infrastruktur für den ÖV)	79	64	81	72	87
– Verkehrsmanagement	6	5	9	11	8
– Lärmschutz	2	2	7	5	2
Werkhöfe	2	9	9	8	1
Total Bruttoinvestitionen	123	114	136	134	131
<i>Abzüglich Beiträge Dritter</i>					
Nationalstrassen	–6	–2	–0	–0	0
Staatsstrassen	–22	–11	–5	–9	–21
Werkhöfe	0	0	0	0	0
Total Beiträge Dritter	–28	–13	–5	–9	–21
<i>Nettoausgaben</i>					
Nationalstrassen	2	0	0	0	0
Staatsstrassen	91	92	122	117	109
Werkhöfe	2	9	9	8	1
Total Nettoinvestitionen	95	101	131	125	110
<i>Fondsbelastungen</i>					
Abschreibungen	67	70	73	78	76

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Die Staatsschreiberin:
Mario Fehr Kathrin Arioli