

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2024

**5975**

**Beschluss des Kantonsrates  
über den Bericht des Regierungsrates  
über das Bauprogramm der Staatsstrassen  
für die Jahre 2025–2027**

(vom . . . . .)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2024,

*beschliesst:*

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2025–2027 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 auch über die aktuellen Entwicklungen im Bereich der strategischen Grundlagen sowie über die Umsetzung von neuen bundesrechtlichen Vorgaben im Bereich des Verkehrs.

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 und öffentlichem Verkehr (ÖV) in dicht besiedelten Räumen werden daher wichtige Ziele der Strasseninfrastrukturplanung bleiben. Daneben werden die Steuerung des Verkehrs und die Vorbereitung auf neue Mobilitätsformen und Technologien weiter an Bedeutung gewinnen.

Wichtige Grundlagen für die Planung der 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 Veloverkehr verfügt der Kanton nun über ein aktuelles Normenwerk, das eine einheitliche Gestaltung und Dimensionierung unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse ermöglicht.

Seit dem 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz, SR 705) in Kraft. Darin werden Grundsätze zu Velowegen formuliert und insbesondere die Kantone, aber auch die Gemeinden dazu verpflichtet, innert fünf Jahren Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten. Eine Praxishilfe formuliert Grundsätze dazu, definiert Begriffe, schlägt eine sinnvolle Netzhierarchie sowohl für den Alltags- als auch den Freizeitverkehr vor und gibt Empfehlungen für das Vorgehen bei der Planung. Die Velonetzplanung auf Stufe Kanton liegt in Form des kantonalen Velonetzplans vor und ist aufgrund der Überführung in die regionalen Richtpläne behördenverbindlich festgesetzt. Sie ist als zentrale Planungsgrundlage etabliert. Nun soll das Velonetz möglichst rasch und bedarfsgerecht umgesetzt werden. Damit der Bevölkerung ein attraktives Velonetz zur Verfügung gestellt werden kann, ist die feingliedrige Erschliessung durch ein kommunales Netz von grosser Bedeutung. Diese Netze müssen nun entsprechend den Vorgaben des Veloweggesetzes durch die Gemeinden behördenverbindlich festgelegt werden.

Die Anforderungen an die Infrastruktur für den Alltagsverkehr und das Velofahren in der Freizeit sind oftmals ähnlich oder sogar identisch. Hingegen ist die Planung von Routen für das Mountainbiken zwar ebenso Teil des Freizeitverkehrs, sie ist aber als eigenständige Aufgabe zu verstehen. Bei der Planung sind andere und in sich sehr unterschiedliche Akteurinnen und Akteure beteiligt. Der Planungsprozess von Mountainbike-Routen muss diese spezifischen Anforderungen berücksichtigen. Das AFM widmet sich dieser Aufgabe. Derzeit werden die Grundlagen für die spätere Definition eines kantonalen Mountainbike-Routennetzes erarbeitet (vgl. überwiesenes Postulat KR-Nr. 338/2023 betreffend Ausbau der Mountainbike-Infrastruktur im Kanton Zürich).

## **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.
- Im urbanen Raum wird das Angebot des ÖV ausgebaut. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird ein ausreichendes Angebot sichergestellt, während der Velo- und der Fussverkehr stärker gefördert werden. Im nichturbanen Raum wird das infrastrukturelle Angebot nur zur Behebung lokaler Kapazitätsengpässe angepasst.
- 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 rGVK enthalten zunächst eine Analyse der heutigen und künftigen Verkehrsnachfrage und der in der Region vorhandenen bzw. absehbaren Schwachstellen. Darauf aufbauend werden die Ziele der künftigen Verkehrsentwicklung und insbesondere jene Strategien und Massnahmen festgelegt, die notwendig sind, um die Ziele zu erreichen. Bisher wurden rGVK für die Regionen Winterthur und Umgebung, Zimmerberg, Pfannenstil, Unterland/Furttal sowie Weinland fertiggestellt. In den kommenden Jahren werden für die weiteren Regionen rGVK erarbeitet oder erneuert. Die rGVK bilden jeweils die 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) sind eine Vertiefung des GVK 2018 und dienen als Orientierungsrahmen des kantonalen Handelns in den Bereichen Digitalisierung und nachhaltige Mobilität. Beruhend auf dem heutigen Kenntnisstand der nationalen und internationalen Verkehrsforschung wird eine zukunftsweisende Behandlung dieser Themen für den Kanton Zürich ermittelt und ein konkretes Handlungsprogramm abgeleitet.

Das bis 2026 befristete Förderprogramm Ladeinfrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Mobilität, für das der Kantonsrat am 6. Februar 2023 einen Rahmenkredit von 50 Mio. Franken bewilligt hat (Vorlage 5842), trat am 28. April 2023 in Kraft und stellt entsprechende finanzielle Mittel für sieben verschiedene Förderobjekte zur Verfügung. Das erste Jahr war überaus erfolgreich. Bis Ende April 2024 wurden über 3000 Gesuche eingereicht und über 18 Mio. Franken Fördergelder zugesichert.

Die weiteren Handlungsfelder gemäss DiNaMo, wie beispielsweise der Entwurf einer kantonalen Gesamtstrategie Verkehrssteuerung, sind in Bearbeitung bzw. in Planung. So auch das Themenfeld «Digitalisierung im Güterverkehr», das durch das Güterverkehrs- und Logistikkonzept (RRB Nr. 988/2022) weiter konkretisiert wurde und durch die Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik im AFM bearbeitet wird. Mittelfristige Themen sind die Prüfung der Einbettung von Mobility as a Service sowie der Entwurf einer Strategie und eines Regulierungsrahmens für Mobility Pricing. Im Bereich des automatisierten Fahrens sind grosse technische Fortschritte erzielt worden. Der Bund hat dafür das Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01) angepasst und eine entsprechende Verordnung entworfen, die voraussichtlich im Verlauf des Jahres 2025 in Kraft tritt. Der Kanton Zürich bereitet sich darauf vor und klärt die für die künftigen Bewilligungen notwendigen kantonsinternen Prozesse. Kantonsübergreifend wurde auf Initiative des Kantons Zürich das Gremium «Allianz automatisiertes Fahren (ALAUf)» geschaffen, um in allen Fragen in dieser neuen Thematik einen Austausch zu ermöglichen.

### **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 (ASTRA). Auf der Grundlage einer Trägerschaftvereinbarung 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 zu dessen 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 Verkehrsmanagement-Strategie erarbeitet, die Auskunft über die Organisation, die Verantwortlichkeiten und die massgeblichen Steuerungsstrategien gibt. Sie wird ebenso den Umgang mit den Schnittstellen der Strassenhierarchien umfassen.

### ***5. Entwicklung Strassenfonds***

Gemäss § 28 Abs. 1 StrG werden die dem Staat anfallenden Kosten für den Bau und den Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie für Staatsbeiträge mit Mitteln des Strassenfonds gedeckt. Ende 2023 betrug der Bestand des Strassenfonds 1780 Mio. Franken. Diesem Bestand standen vorfinanzierte, aber noch nicht abgeschriebene Anlagevermögen im Umfang von 2148 Mio. Franken gegenüber, womit der Strassenfonds mit 368 Mio. Franken verschuldet war. In den vergangenen Jahren konnten regelmässige Einlagen im Umfang von 80 Mio. bis 100 Mio. Franken gemacht und damit die Verschuldung gesenkt werden. Infolge der Leistung von Kostenanteilen an den Unterhalt von Gemeindestrassen (geänderter § 29 StrG) wird der Strassenfonds seit 2023 mit rund 72 Mio. Franken zusätzlich belastet. Aufgrund von Einmaleffekten konnte trotz dieser Zusatzbelastung 2023 eine Einlage im Umfang von 115 Mio. Franken getätigt werden. Ab 2024 wird sich diese Zusatzbelastung aber direkt auf den Strassenfonds auswirken, weshalb die Verschuldung des Strassenfonds ab 2024 ansteigen wird.

Gemäss § 28 Abs. 2 StrG werden dem Strassenfonds der Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben, die für Strassenaufwendungen gebundenen kantonalen Anteile an bundesrechtlichen Abgaben und allfällige weitere zweckgebundene Mittel zugewiesen, wobei die kantonalen Verkehrsabgaben rund 80% der Einnahmen ausmachen. In seinem Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 346/2016 betreffend Strassengelder für Strassen (Fonds im Eigenkapital) hat der Regierungsrat umfassend dargelegt, wie er die Entwicklung des Strassenfonds beurteilt

(Vorlage 5633). In seinem Ergänzungsbericht vom 14. Dezember 2022 hat der Regierungsrat auch aufgezeigt, welchen Einfluss der zunehmende Kauf von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb, die gemäss § 3 des Verkehrsabgabengesetzes (LS 741.1) abgabebefreit sind, hat (Vorlage 5633b). Der Regierungsrat hat in seinem Bericht festgehalten, dass der Strassenfonds unter Druck steht und möglichst rasch Massnahmen einzuleiten sind. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen zum einen die Entwicklung des Fondssaldos und zum anderen die prognostizierte Entwicklung des Fondsbestandes und der Verschuldung gegenüber dem Staatshaushalt. Dies erfolgt unter der Annahme, dass alle geplanten Projekte realisiert werden können. Dies umfasst auch diejenigen Projekte, die im Rahmen des Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplans (KEF) 2025–2028 eine tiefe Priorisierung erhalten haben.

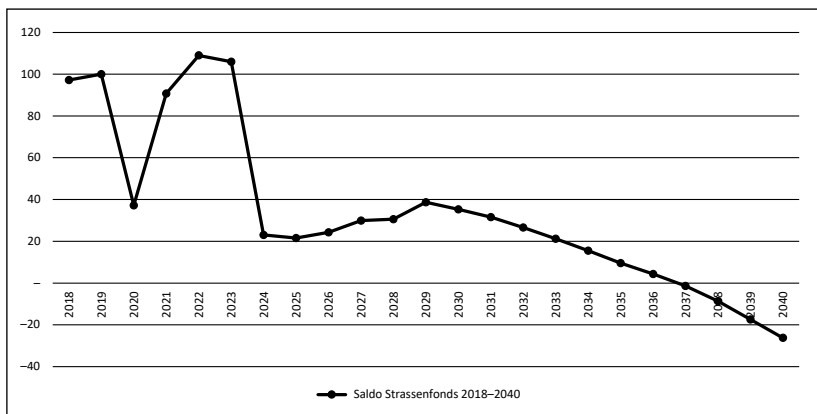


Abbildung 1: Entwicklung Fondssaldo unter der Annahme, dass alle geplanten Projekte realisiert werden können (Quelle: Auswertung Amt für Mobilität, Stand 12. Juli 2024).

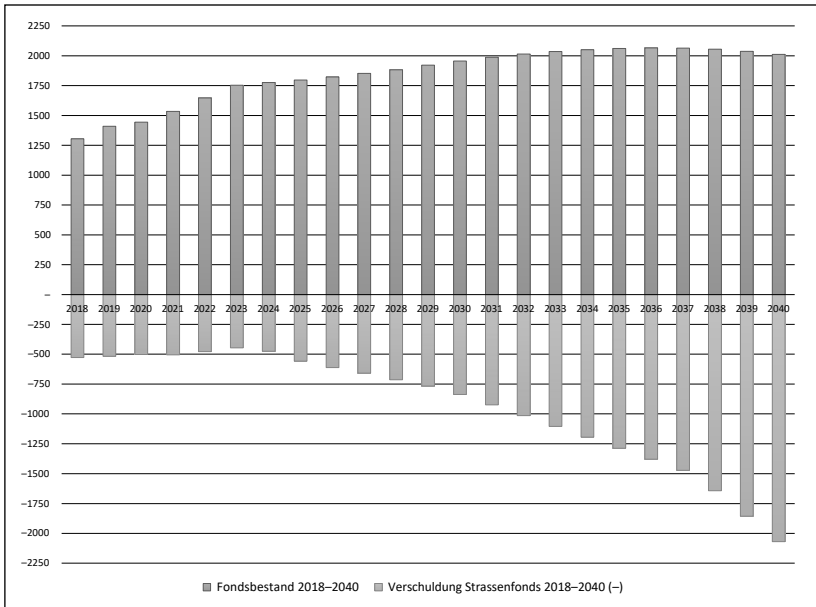


Abbildung 2: Entwicklung Fondsbestand und Verschuldung Strassenfonds unter der Annahme, dass alle geplanten Projekte realisiert werden können (Quelle: Auswertung Amt für Mobilität, Stand 12. Juli 2024).

Bereits in seiner Strategie DiNaMo hat der Regierungsrat deshalb mit der Massnahme A.2 (siehe DiNaMo, Strategie und Handlungsprogramm, S. 46) die Umgestaltung der kantonalen Verkehrsabgaben mit folgender Beschreibung vorgesehen: «Umwandlung des E-Fahrzeug-Rabatts in ein System, das die Umwelteffizienz (Energie und Lärm) gemäss Stand der Technologie berücksichtigt.» Diese Umgestaltung kann zumindest als Übergangslösung durch die Aufhebung der heutigen Befreiung der Elektrofahrzeuge von Verkehrsabgaben erfolgen. Hierzu ist eine geringfügige Anpassung des Verkehrsabgabengesetzes erforderlich. Der Regierungsrat wird dem Kantonsrat zu gegebener Zeit eine entsprechende Änderung des Verkehrsabgabengesetzes vorlegen.

### 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 Bauprogramm erfolgen entsprechend dem heutigen Planungs- und Kenntnisstand. Unwägbarkeiten wegen Rechtsmitteln und Projekteinsparungen, einschliesslich der damit verbundenen Projekt-

anpassungen, der Koordinationsbedarf mit anderen Bauträgerinnen und -trägern 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. Das «Vorprojekt Light» wurde im Frühjahr 2024 vorgestellt und der Objektkredit ist in Arbeit. Infolge der langen Projektumsetzungsdauer erfolgte bei diesem Vorhaben noch keine Überprüfung zur Aufnahme in den KEF 2025–2028. Das weitere Vorgehen und eine eventuelle Priorisierung werden auf den KEF 2026–2029 hin überprüft.

#### *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 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. Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025–2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026–2029 hin überprüft.

#### *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 unter-



breiten. Das Vorprojekt soll voraussichtlich 2027 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt werden. Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025–2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026–2029 hin überprüft.

*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, war bisher geplant, einen Rahmenkredit von 122 Mio. Franken zuhanden des Kantonsrates zu beantragen. Aufgrund der unterschiedlichen Priorisierung der Teilprojekte wird dieses Vorgehen nochmals überprüft. Der Busbahnhof und die Velomassnahmen werden derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025–2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026–2029 hin überprüft.

*Uster, Neubau Unterführung SBB Winterthurerstrasse:*

Im Zusammenhang mit dem Projekt für den SBB-Doppelspurausbau Uster–Aathal projektieren die SBB in Uster eine Unterführung Winterthurerstrasse, die mit dem Ausbauschnitt STEP 2035 die bestehende Barriere ersetzen soll. Die neue Unterführung soll sicherstellen, dass der Verkehr (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) bei zunehmendem Bahnverkehr weiterhin angemessen zirkulieren kann. Der Bau der Unterführung unter der Bauherrschaft der SBB wird voraussichtlich 2029 starten und Investitionskosten von 40 Mio. Franken verursachen. Der Kostenteiler zwischen dem Kanton und den SBB wurde noch nicht definiert. Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025–2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026–2029 hin überprüft.

*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 2027 begonnen. Er wird Investitionskosten von 17,5 Mio. Franken verursachen. Die Kosten-erhöhung ist durch die geringere Planungsgenauigkeit begründet. Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025–2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026–2029 hin überprüft.

*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).

*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. Das Projekt soll 2027 festgesetzt und dem Kantonsrat ein Objektkredit beantragt werden. Die Ausführung ist für 2028 bis 2029 geplant. Die Projektentwicklung und die damit verbundene Projektverzögerung um ein Jahr ist aufgrund des hohen Koordinationsbedarfs aller Interessengruppen wesentlich umfangreicher als ursprünglich geplant. Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025–2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026–2029 hin überprüft.

*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 ist das Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht beim Bundesamt für Verkehr (BAV) pendent. Der Bundesrat hat am 22. Februar 2022 mit seiner Botschaft das Projekt GTB2A wieder in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation mit Priorität A aufgenommen.

*Dietikon, Ausbau Mutschellen-/Silbernstrasse:*

Das ASTRA hat den Autobahnanschluss NO1-36 Dietikon Süd mit je einem zusätzlichen Fahrstreifen ausgebaut. Das TBA plant den Ausbau der Zubringerachse und Hauptverkehrsstrasse Mutschellenstrasse sowie

der anliegenden Knotensysteme. In Zusammenarbeit mit der Stadt Dietikon werden der Ausbau der Veloverbindung entlang der nördlichen Mutschellenstrasse sowie die kommunalen Veloanbindungen in das Industriegebiet ausgearbeitet. Das Vorprojekt wurde im April 2024 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt.

*Schlieren, Velobahn Limmattal:*

Mit RRB Nr. 591/2016 wurde der kantonale Velonetzplan beschlossen. Veloverbindungen müssen möglichst direkt, sicher, durchgängig und attraktiv sein, damit sie für den Alltagsverkehr genutzt werden. Fahrtunterbrechungen und Netzlücken vermindern die Attraktivität und sind daher nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Velonetzplan weist zudem einzelne Abschnitte mit grösster Nachfrage und/oder grösstem Potenzial aus, auf denen eigentrassierte Velobahnen eingesetzt werden können. Mit dem Projekt wird die Velobahn im Abschnitt Zentrum/Bahnhof Schlieren mit der Stadt Zürich, Bahnhof Altstetten, umgesetzt. Die Velobahn und der Fussweg werden getrennt geführt. Dadurch verbessert sich die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden. Das Vorprojekt wird im Sommer 2024 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt. Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025–2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026–2029 hin überprüft.

*Aesch, Radwegschwachstelle mit Instandsetzung Fahrbahn:*

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Werterhaltung muss die Aescher-/Birmensdorferstrasse instand gesetzt werden. Dabei werden das Rad- und Gehwegnetz ausgebaut und die Schwachstelle des Rad- und Gehwegnetzes behoben. Mit den Massnahmen wird damit insbesondere die Verkehrssicherheit für Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert. Das Vorprojekt wird im Herbst 2024 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt. Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025–2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026–2029 hin überprüft.

**2. Projekte Staatsstrassen 2025–2027 Bauprojekt/Realisierung**

*Adliswil, Ausbau Zürichstrasse:*

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

*Bülach, Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald:*

Die Festsetzung des Projekts ist rechtskräftig. Die Bauarbeiten sind im Gang.

*Bülach/Rorbas, Radweglückenschliessung Weiacherstrasse:*

Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 27. Mai 2019 einen Objektkredit von rund 6 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5454). Die Bauarbeiten wurden im Sommer 2022 begonnen. Sie mussten aber unterbrochen werden, weil sich die dem Kredit zugrunde liegenden Kostenschätzungen bei der Ausschreibung der Folgearbeiten als zu tief herausgestellt haben. Die Kommission für Planung und Bau des Kantonsrates hat am 9. Juli 2024 dem Kantonsrat beantragt, entsprechend dem Antrag des Regierungsrates einen Zusatzkredit zu bewilligen (Vorlage 5922a). Der Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung dieses Zusatzkredits ist im Herbst 2024 zu erwarten.

*Dübendorf, Busspur:*

Zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung soll auf der Fällanden-/Dübendorfstrasse eine 1,7 km lange Busspur in Mittellage erstellt werden. Je nach Lastrichtung kann diese vom Bus Richtung Fällanden oder Richtung Dübendorf benutzt werden, um die Verlustzeiten der Buslinien zu minimieren. Dem Kantonsrat wurde ein Kredit beantragt (Vorlage 5944) und das Projekt soll 2025 festgesetzt werden. Die Ausführung ist für 2025 bis 2027 geplant.

*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.

*Hombrechtikon/Grüningen, 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 wurde ein Kredit beantragt (Vorlage 5945) und das Projekt soll 2024 festgesetzt werden. Die Ausführung ist für 2026 bis 2027 geplant.

*Hombrechtikon/Oetwil am See, Radweglückenschliessung:*

Zwischen Hombrechtikon und Willikon besteht auf der Oetwiler-/Hombrechtikerstrasse eine etwa 3 km lange Radweglücke, die geschlossen

werden soll. Dem Kantonsrat wurde ein Kredit beantragt (Vorlage 5894) und das Projekt soll 2024 festgesetzt werden. Die Ausführung ist für 2025 bis 2026 geplant.

*Horgen, Ausbau Zugerstrasse, Abschnitt Breitmatt bis Churfirstenstrasse:*

Das TBA beabsichtigt, die Zugerstrasse in Horgen von der Breitmatt bis zur Churfirstenstrasse auf einem Streckenabschnitt von rund 1,3 km auszubauen. Die Bushaltestellen werden hindernisfrei ausgebaut, die Rad- und Gehwegenanlagen angepasst, die Zufahrt zur Kehrichtverwertungsanlage verlängert, die Fahrbahnen saniert und die öffentliche Beleuchtung ersetzt. Bei den Knoten Obere Einsiedlerstrasse, Waldeggstrasse und Untere Einsiedlerstrasse werden Lichtsignalanlagen erstellt. Dem Kantonsrat soll ein Kredit beantragt und das Projekt 2026 festgesetzt werden. Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025–2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026–2029 hin überprüft.

*Regensdorf, Affolternstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzept:*

Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Affolternstrasse soll der Strassenraum zwischen der Niklausstrasse und Watterstrasse gestaltet werden. Im Abschnitt Ostring bis Niklausstrasse ergaben sich durch die Redimensionierung der Strassenbreiten gute Möglichkeiten für hitzemindernde Massnahmen. Aufgrund des grossen Potenzials (Pflanzung von rund 40 neuen Bäumen) wurde dieses Projekt als Pilotprojekt definiert. Auch die Strassenentwässerung wird nach den heutigen Erkenntnissen mit Unterstützung der Fachhochschule Ost erarbeitet. Die öffentliche Planaufgabe nach §§ 16 f. StrG erfolgt im Sommer 2024. Die Arbeiten sind ab Mitte 2025 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 2025 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 einen Zusatzkredit beantragt (Vorlage 5895). Der Kantonsrat hat den Zusatzkredit am 25. März 2024 bewilligt. Die Planaufgabe nach § 16 StrG erfolgte im Sommer 2019. Die Einspra-

cheverhandlungen konnten im April 2024 abgeschlossen werden. Der Regierungsrat wird demnächst die Festsetzung beschliessen. Wird gegen die Projektfestsetzung kein Rechtsmittel ergriffen, wird ein Baustart vor Ende 2025 angestrebt.

*Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf, Veloschnellroute, Velohaupt- und -nebenverbindung und Busspur:*

Die Projekte sollen durch die SBB verwirklicht und durch das TBA begleitet werden. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 22. November 2021 einen Objektkredit von rund 73 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5650). Das Bauprojekt der SBB wurde im Rahmen des Plangenehmigungsverfahren des BAV im Juni 2023 öffentlich aufgelegt. Die Planungsarbeiten sind im Gang, damit ein Baustart 2026 erfolgen kann.

*Weiningen, Dietlikon, Limmatbrücke, Überlandstrasse, Niederholzstrasse und Veloschnellroute:*

Der Regierungsrat hat das Projekt mit Beschluss Nr. 331/2023 festgesetzt. Gegen diesen Beschluss wurden Beschwerden beim Verwaltungsgericht erhoben. Der Baubeginn verzögert sich deshalb. Nachdem zwei der drei Beschwerden aufgrund einer gütlichen Einigung abgeschlossen werden konnten, hat das Verwaltungsgericht die noch offene Beschwerde mit Entscheid vom 30. Januar 2024 abgewiesen. Die Festsetzung des Projekts ist inzwischen rechtskräftig. Die Landerwerbsverhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.

*Wetzikon/Hinwil, Radweglückenschliessung:*

Zwischen Ettenhausen und Hinwil besteht auf der Hinwiler-/Winterthurerstrasse eine etwa 2 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Dem Kantonsrat soll ein Kredit beantragt und das Projekt 2026 festgesetzt werden. Die Ausführung ist für 2027 bis 2029 geplant. Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025–2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026–2029 hin überprüft.

*Wiesendangen/Hagenbuch, Radweglückenschliessung*

Zwischen Bertschikon und Oberschneit besteht auf der Kantons-/Bertschikerstrasse eine etwa 4 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Dem Kantonsrat soll ein Kredit beantragt und das Projekt 2024/2025 festgesetzt werden. Die Ausführung ist für 2025 bis 2026 geplant. Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2025–2028 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2026–2029 hin überprüft.

*Zollikon/Maur, Radweglückenschliessung und behindertengerechter Ausbau Bushaltestellen:*

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 in den Jahren 2024/2025 geplant.

*Zollikon/Zumikon, Radweglückenschliessung:*

Zwischen Zollikerberg und Zumikon besteht auf der Forchstrasse eine etwa 1,8 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Dem Kantonsrat soll ein Kredit beantragt und das Projekt 2024/2025 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 der ersten flächendeckenden Lärmsanierungen nach Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) entlang der Staatstrassen wurden die Projekte in den meisten Gemeinden abgeschlossen. 2024 finden die letzten öffentlichen Auflagen statt. Die Finanzierung wurde durch regionsweise Rahmenkredite mittels Regierungsratsbeschlüssen gesichert. Dabei handelt es sich um gebundene Ausgaben. Es wurden nur sehr wenige lärmreduzierende Massnahmen umgesetzt. Deshalb und da der Lärmschutz inzwischen als Daueraufgabe verstanden wird, werden im Rahmen von Strassenbauprojekten lärmreduzierende Massnahmen untersucht. Sind diese Massnahmen technisch und betrieblich möglich, wirtschaftlich tragbar sowie verhältnismässig, werden sie im Rahmen des Strassenbauprojekts umgesetzt.

Mit Programmvereinbarungen unterstützt der Bund die Strassenlärm-sanierungen. Die Programmvereinbarung 3 von 2016 wurde bis Ende 2024 verlängert und die in Aussicht gestellten Beiträge auf insgesamt 18 Mio. Franken für Lärmsanierungsprojekte an allen Strassen im Kanton Zürich erhöht.

Ab 2025 tritt die Programmvereinbarung 5 mit angepassten Beitrags-sätzen für Lärmsanierungen in Kraft. Massnahmen an der Quelle, die den Lärm bereits am Entstehungsort reduzieren, werden gegenüber der Programmvereinbarung 3 mit höheren Bundesbeiträgen unterstützt, die Beiträge an Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Lärmschutzwände und -dämme) und an Ersatzmassnahmen (Schallschutzfenster) hingegen

herabgesetzt. Die Verhandlungen zwischen dem Bundesamt für Umwelt und den Kantonen über die Höhe der Bundesbeiträge werden bis Ende 2024 abgeschlossen.

### 5. Gesamtrechnung Bauprogramm bis 2027

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2025 124 Mio., für 2026 124 Mio. und für 2027 122 Mio. Franken. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung.

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

	Rechnung 2023	Schätzung 2024	KEF 2025	KEF 2026	KEF 2027
<b>Bruttoausgaben</b>					
<b>Nationalstrassen</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Staatsstrassen</b>	<b>118</b>	<b>126</b>	<b>115</b>	<b>124</b>	<b>139</b>
– Fussgängeranlagen	6	4	4	5	5
– Uferwege	1	6	6	6	6
– Radverkehrsanlagen	26	20	20	20	20
– Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strasseninfrastruktur für den ÖV)	77	80	72	80	98
– Verkehrsmanagement	5	9	9	9	9
– Lärmschutz	3	7	4	4	1
<b>Werkhöfe</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Total Bruttoinvestitionen</b>	<b>126</b>	<b>135</b>	<b>126</b>	<b>127</b>	<b>142</b>
<b>Abzüglich Beiträge Dritter</b>					
Nationalstrassen	0	0	0	0	0
Staatsstrassen	–15	–5	–2	–3	–20
Werkhöfe	0	0	0	0	0
<b>Total Beiträge Dritter</b>	<b>–15</b>	<b>–5</b>	<b>–2</b>	<b>–3</b>	<b>–20</b>
<b>Nettoausgaben</b>					
Nationalstrassen	2	0	0	0	0
Staatsstrassen	103	121	113	121	119
Werkhöfe	6	9	11	3	3
<b>Total Nettoinvestitionen</b>	<b>111</b>	<b>130</b>	<b>124</b>	<b>124</b>	<b>122</b>
<b>Fondsbelastungen</b>					
Abschreibungen	70	73	77	75	79

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Die Staatsschreiberin:  
Natalie Rickli Kathrin Arioli