

6039

**Beschluss des Kantonsrates
über den Bericht des Regierungsrates
über das Bauprogramm der Staatsstrassen
für die Jahre 2026–2028**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 27. August 2025,

beschliesst:

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2026–2028 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 und 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 sowie 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.

Seit dem 1. Januar 2023 ist das 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 Fachstelle Veloverkehr offeriert dazu ein Beratungsangebot für die Gemeinden des Kantons. Die Velonetzplanung auf Stufe Kanton liegt in Form des kantonalen Velonetzplans vor und ist aufgrund der Überführung in die regionalen Richtpläne behördenverbindlich festgesetzt.

Die Anforderungen an die Infrastruktur für den Alltagsverkehr und das Velowandern 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 sehr unterschiedliche Akteurinnen und Akteure beteiligt. Der Planungsprozess von Mountainbike-Routen muss diese spezifischen Anforderungen berücksichtigen. Das Amt für Mobilität (AFM) widmet sich dieser Aufgabe. Derzeit wird unter Einbezug der Baudirektion, der Sicherheitsdirektion und der verschiedenen Anspruchsgruppen ein Mountainbike-Konzept als Grundlage für die spätere Definition eines kantonalen Mountainbike-Routennetzes erarbeitet.

Die Angaben im Bauprogramm erfolgen entsprechend dem heutigen Planungs- und Kenntnisstand. Unwägbarkeiten wegen Rechtsmitteln und Projekteinsparungen, 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.
- Im urbanen Raum wird das Angebot des ÖV ausgebaut. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird ein ausreichendes Angebot sichergestellt, während der Fuss- und Veloverkehr 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 Vorgaben des kantonalen und der regionalen Richtlinien – den Leitsätzen, Zielen und Strategien des GVK 2018 – regionspezifische Lösungsansätze für den Verkehr entwickelt, die alle Verkehrsträger und -mittel einbeziehen. Die rGVK werden unter der Führung des AFM unter Einbezug der berührten kantonsinternen und -externen Stellen (insbesondere Planungsregionen, teilweise Städte und Gemeinden) erarbeitet und verabschiedet. 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. In der letzten Legislaturperiode 2019–2023 wurden rGVK für die Regionen Winterthur und Umgebung, Zimмерberg, Pfannenstil, Unterland/Furttal sowie Weinland fertiggestellt. Daraus ergeben sich zum Teil konkrete Aufträge für die weiteren Planungen von Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr und den Strassenverkehr. In den kommenden Jahren werden die rGVK der Regionen Limmattal, Glattal und Zürcher Oberland erneuert. Zudem wird das rGVK Winterthur und Umgebung punktuell überarbeitet. 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 wurde eine zukunftsweisende Behandlung dieser Themen für den Kanton Zürich ermittelt und ein konkretes Handlungsprogramm abgeleitet.

Das bis 2026 befristete Förderprogramm Ladeinfrastruktur für eine CO₂-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 Programm ist so erfolgreich, dass sich bereits zu Hälfte der Laufzeit die Ausschöpfung des Kredits abzeichnet.

Die weiteren Handlungsfelder gemäss DiNaMo, wie beispielsweise der Entwurf einer kantonalen Gesamtstrategie Verkehrssteuerung, sind in Bearbeitung bzw. in Planung. Mit Beschluss Nr. 988/2022 hat der Regierungsrat das Güterverkehrs- und Logistikkonzept festgesetzt, und es wurde auf organisatorischer Seite eine Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik im AFM geschaffen. 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 wurde auf Initiative des Kantons Zürich das Gremium «Allianz automatisiertes Fahren (ALAUf)» geschaffen, um in allen Fragen in dieser neuen Thematik einen Austausch zwischen den Kantonen zu ermöglichen. Mit Beschluss Nr. 1193/2024 hat der Regierungsrat entschieden, dass der Kanton Zürich gemeinsam mit den SBB ein Projekt zum automatisierten Fahren im öffentlichen Verkehr durchführt. Die Fahrzeuge ergänzen das Angebot für die Anreise vom und zum Bahnhof für Menschen im ländlichen Raum. Das Pilotprojekt wird mit Unterstützung der Gemeinden im Furttal durchgeführt. Mit dem Pilotprojekt positioniert sich der Kanton Zürich als treibende Kraft einer zukunftsfähigen Mobilität und setzt auf Innovation und Pioniergeist im ÖV. Die Weiterentwicklung der Mobilität ist ein strategisches Ziel der Verkehrspolitik des Kantons Zürich.

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 des Kantons Zürich, der Städte Zürich und Winterthur sowie des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). 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 zu 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 ein zusammenfassendes Papier entworfen, dass Auskunft über die Organisation, die Verantwortlichkeiten und die massgeblichen Steuerungsstrategien gibt. Diese detailliertere, koordinierte Verkehrsmanagement-Strategie wird ebenso den Umgang mit den Schnittstellen der Strassenhierarchien umfassen.

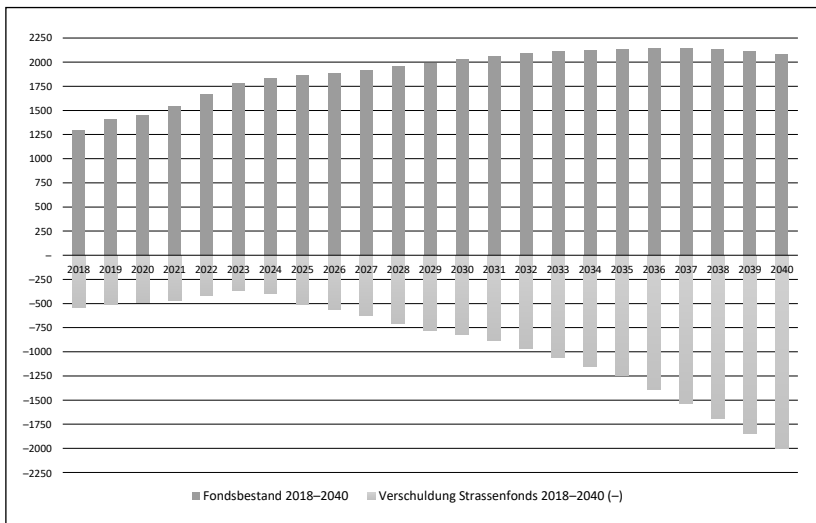
5. Entwicklung Strassenfonds

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. Per Ende 2024 betrug der Bestand des Strassenfonds 1837 Mio. Franken. Diesem Bestand standen vorfinanzierte, aber noch nicht abgeschriebene Anlagevermögen im Umfang von 2233 Mio. Franken gegenüber, womit der Strassenfonds mit 396 Mio. Franken verschuldet war. Im Gegensatz zu den vorangegangenen Jahren stieg damit die Verschuldung erstmals als Folge der Leistung von Kostenanteilen an den Unterhalt von Gemeindestrassen im Umfang von jährlich mindestens 70 Mio. Franken an. Auch für die kommenden Jahre wird erwartet, dass die Einlagen in den Strassenfonds geringer als der Anstieg an vorfinanzierten Bauten ausfallen, weshalb die Verschuldung des Strassenfonds weiter 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. Der Regierungsrat sieht die Entwicklung des Strassenfonds kritisch. In seinem Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 346/2016 betreffend Strassengelder für Strassen (Fonds im Eigenkapital) (Vorlage 5633) und in seinem Ergänzungsbericht vom 14. Dezember 2022 (Vorlage 5633b) hat der Regierungsrat umfassend dargelegt, wie er die Entwicklung des Strassenfonds beurteilt. Die Zunahme der Verschuldung schmälert insgesamt die Investitionsfähigkeit des Kantons, nicht nur im Bereich der Strassen. Der Regierungsrat wird zu gegebener Zeit entsprechende Massnahmen vorschlagen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die prognostizierte Entwicklung des Fondsbestandes und der Verschuldung unter der Annahme auf, dass alle geplanten Projekte realisiert werden können. Dies umfasst auch diejenigen Projekte, die im Rahmen des Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplans (KEF) 2026–2029 eine tiefe Priorisierung erhalten haben.

Abbildung: Entwicklung Fondsbestand und Verschuldung des Strassenfonds unter der Annahme, dass alle geplanten Projekte realisiert werden können



(Quelle: Auswertung Amt für Mobilität, Stand 7. Juli 2025)

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 Tiefbauamtes (TBA). Im Mittel- und Langfristprogramm sind wichtige Vorhaben erfasst, die noch nicht im Kantonsrat behandelt worden sind, für die jedoch ein relevanter Meilenstein in der Periode des KEF 2026–2029 geplant ist. Im Abschnitt «Projekte Staatsstrassen» werden Projekte aufgeführt, die 2025 neu im Kantonsrat eingereicht wurden, bei denen der Baubeginn erfolgt ist oder die Realisierung abgeschlossen wurde.

Mit Beschluss Nr. 28/2025 beauftragte der Regierungsrat die Finanzdirektion und die Baudirektion, die Investitionspriorisierung im KEF 2026–2029 umzusetzen. Er legte fünf Kriterien mit drei Stufen sowie ein zusätzliches Kriterium zur Bewertung möglicher Synergienutzung fest. Für jede Leistungsgruppe wird eine konsequente Aufteilung des gesamten Investitionsvolumens in drei nahezu gleichgrosse Gesamtsummen für das Kriterium 1 (Priorisierung Direktion) verlangt. Die Bewertung der Vorhaben erfolgte durch die Baudirektion. Von der Priorisierung ausgeschlossen sind alle Bauvorhaben, bei denen bereits ein Ausgabenbeschluss für die Realisierung vorliegt.

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. Zugleich 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 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind im entsprechenden Bericht zusammengefasst und seit Februar 2025 auf der Projektwebseite einsehbar. Der Objektkredit befindet sich derzeit in Ausarbeitung. Der Antrag an den Kantonsrat für die Bewilligung eines Objektkredits ist im zweiten Halbjahr 2025 vorgesehen. Aufgrund der langen Umsetzungsdauer des Projekts wurde bisher keine Prüfung hinsichtlich einer Aufnahme in den KEF 2026–2029 vorgenommen. Eine spätere Aufnahme in den KEF hängt vom politischen Prozess ab und wird zu gegebener Zeit neu beurteilt.

Eglisau, Schaffhauser- und Zürcherstrasse:

Bis zum Bau der neuen Umfahrung soll der Verkehrsfluss auf der heutigen Kantonsstrasse durch Eglisau mit einem Betriebskonzept für Verkehrsmanagementmassnahmen verbessert werden. Dazu gehören unter anderem Lichtsignalanlagen, Fussgängerübergänge und Anpassungen an Verkehrsknotenpunkten.

Die Kantonsstrasse zwischen dem Kreisel Kreuzstrasse und dem Kreisel Eglisau Nord, einschliesslich der Rheinbrücke, wird instand gesetzt. Die Ergebnisse aus dem Mitwirkungsprozess Anfang 2023 wurden geprüft und die notwendigen Massnahmen in das Bauprojekt, das gleichzeitig optimiert wurde, integriert

Im Februar 2025 wurde das Bauprojekt öffentlich aufgelegt. Dabei gingen mehrere Einsprachen ein, die nun zu bereinigen sind. Der ursprünglich für 2027 geplante Baubeginn muss deshalb mindestens um ein Jahr auf 2028 bzw. 2029 verschoben werden.

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. Ohne Verzögerung durch Rechtsmittelverfahren ist die Ausführung ab 2029 vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2027–2030 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 unterbreiten. Aufgrund vielschichtiger Interessen in Sachen Landschaftschutz, Gewässerrenaturierung und Aufwertung musste das Strassenprojekt erweitert und die Planungsprozesse synchronisiert werden. Daraus ergibt sich, dass das Vorprojekt voraussichtlich 2027 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt werden kann. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Eine spätere Aufnahme in den KEF wird zu gegebener Zeit neu beurteilt.

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 Nut-

zungsplanung 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. Neu wird ein Objektkredit nur für die Wehntalerstrasse von rund 76 Mio. Franken beantragt. Für den Busbahnhof und die Velomassnahmen soll der Kredit separat zu einem späteren Zeitpunkt beantragt werden. Der Busbahnhof und die Velomassnahmen werden derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2027–2030 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 den bestehenden Bahnübergang mit Schranke ersetzen soll. Die neue Unterführung soll sicherstellen, dass der Strassenverkehr (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) bei zunehmendem Bahnverkehr weiterhin angemessen zirkulieren kann. Der Bau der Unterführung unter der Bauherrschaft der SBB wird voraussichtlich 2029 beginnen und Investitionskosten zulasten des Kantons von rund 55 Mio. Franken verursachen. Der Kostenteiler zwischen dem Kanton, den SBB und der Gemeinde wurde noch nicht definiert. Bis zum heutigen Zeitpunkt konnte zwischen den SBB und dem Kanton keine Einigung über die Kostentragungspflicht getroffen werden. Am 7. Mai 2025 hat der Regierungsrat das TBA ermächtigt, ein Verfahren zur Bereinigung der Kostenstreitigkeit zwischen den SBB und dem Kanton beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einzuleiten. Das Gesuch wird voraussichtlich im August 2025 beim BAV eingereicht. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2027–2030 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. Die Investitionskosten betragen 17,5 Mio. Franken. Dieses Vorhaben wurde infolge einer

tieften Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2027–2030 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 Fuss- und Velowege 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). Das Vorprojekt ist derzeit in Erarbeitung und das öffentliche Mitwirkungsverfahren ist Ende 2026 vorgesehen.

Wädenswil, Seeuferweg:

Das TBA plante den Seeuferweg in Wädenswil zwischen Seeplatz und der Halbinsel Giessen auf einer Länge von etwa 800 m. Der Weg sollte grösstenteils als 3 m breiter Steg entlang des Seeufers geführt werden. Nach der Neu beurteilung für den KEF 2026–2029 wird das Projekt wegen der sehr tiefen Priorisierung gestoppt.

Kloten, Verlängerung Glattalbahn 2A:

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen Zürich bis Kloten Industrie (GTB2A) sollen auch Hochwasserschutzmassnahmen sowie die Velohauptverbindung Flughafen bis zur Gemeindegrenze Kloten/Bassersdorf erstellt werden. Zurzeit ist das Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht beim BAV hängig. Der Bundesrat hat am 22. Februar 2022 mit seiner Botschaft das Projekt GTB2A wieder in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation mit Priorität A aufgenommen. Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 682/2025 dem Kantonsrat einen Objektkredit von 303,1 Mio. Franken beantragt (Vorlage 6031). Die Bauarbeiten sollen 2027 beginnen.

Dietikon, Ausbau Mutschellen-/Silbernstrasse:

Das ASTRA hat den Autobahnanschluss N01-36 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. Dem Kantonsrat soll ein Objektkredit beantragt und das Projekt 2027 festgesetzt werden. Der Baubeginn ist voraussichtlich 2028.

Schlieren, Velobahn Limmattal:

Mit dem Projekt wird die im kantonalen Velonetzplan vorgesehene 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 für die Verkehrsteilnehmenden. Das Vorprojekt wurde im September 2024 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt. Das Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2027–2030 hin überprüft. Dem Kantonsrat soll zu gegebener Zeit ein Kredit beantragt und das Projekt im Anschluss festgesetzt werden.

Aesch, Radwegschwachstelle mit Instandsetzung Fahrbahn:

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Werterhaltung muss die Aescher-/Birmensdorferstrasse instand gesetzt werden. Dabei werden das Rad- und das Gehwegnetz ausgebaut und die bestehende Schwachstelle behoben. Mit den Massnahmen wird damit insbesondere die Verkehrssicherheit für Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert. Das öffentliche Mitwirkungsverfahren wurde im Oktober 2024 durchgeführt. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Das Projekt wird vorläufig sistiert und zu einem späteren Zeitpunkt überarbeitet.

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 und nun in ein Vorprojekt eingearbeitet. Der Abschluss dieser Phase mit der öffentlichen Mitwirkung ist 2027 vorgesehen.

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 Gehweganlagen angepasst, die Zufahrt zur Kehrrichtverwertungsanlage verlängert, die Fahrbahnen saniert und die öffentliche Beleuchtung ersetzt. Bei den Knoten Obere Einsiedlerstrasse, Waldeggstrasse und Untere Einsiedlerstrasse werden Lichtsignalanlagen erstellt. Der Kreditantrag und die Projektfestsetzung waren ursprünglich 2026 vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2027–2030 hin überprüft.

Wiesendangen/Hagenbuch, Radwegglückenschliessung:

Zwischen Bertschikon und Oberschneit besteht auf der Kantons-/Bertschikerstrasse eine rund 4 km lange Radwegglücke, die geschlossen werden soll. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Aufgrund der tiefen Priorisierung wurden die Festsetzung und der Kreditantrag vorläufig zurückgestellt. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2027–2030 hin überprüft.

Zollikon/Zumikon, Radwegglückenschliessung:

Zwischen Zollikerberg und Zumikon besteht auf der Forchstrasse eine rund 1,8 km lange Radwegglücke, die geschlossen werden soll. Dem Kantonsrat sollte ein Kredit beantragt und das Projekt 2024/2025 festgesetzt werden. Die Ausarbeitung des Verkehrskonzepts zur Bauausführung nahm wegen der hohen Komplexität mehr Zeit in Anspruch als geplant, weshalb sich der Kreditantrag an den Kantonsrat noch bis 2026 verzögert. Die Ausführung ist nun für Ende 2027 bis 2029 geplant.

Maur, Fällanden-, Zürich-, Relikerstrasse, Ortsdurchfahrt

Mit der Instandsetzung der Ortsdurchfahrt sind auch eine Aufwertung des Strassenraums im ganzen Ortszentrum und die Anpassung der beiden Knoten Zürichstrasse und Seestrasse vorgesehen. Das Vorhaben ist Teil des Agglomerationsprogramms der 1. Generation, bei dem ein Baubeginn spätestens 2027 vorzusehen ist. Das Bauprojekt wurde Mitte 2025 öffentlich aufgelegt. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2027–2030 hin überprüft.

Wetzikon/Hinwil, Radwegglückenschliessung:

Zwischen Ettenhausen und Hinwil besteht auf der Hinwiler-/Winterthurerstrasse eine etwa 2 km lange Radwegglücke, die geschlossen werden soll. Aufgrund des politischen Widerstandes und infolge einer tiefen Priorisierung hat die Baudirektion entschieden, die Projektierung vorläufig zu unterbrechen. Eine Neubeurteilung ist auf 2028/2029 vorgesehen.

Fällanden, Radweglückenschliessung:

Zwischen Fällanden und Binz besteht auf der Binz-/Zürichstrasse eine rund 1,1 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Die Velohauptverbindung ist Teil des Agglomerationsprogramms der 4. Generation, bei dem ein Baubeginn spätestens 2027 vorzusehen ist. Das Vorprojekt wurde Ende 2024 öffentlich aufgelegt. Derzeit wird das Bauprojekt erarbeitet. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2027–2030 hin überprüft. Dem Kantonsrat soll zu gegebener Zeit ein Kredit beantragt und das Projekt im Anschluss festgesetzt werden.

Uster, Velobahn Abschnitt Uster Ost:

Gemeinsam mit dem SBB-Projekt Doppelspurausbau Uster–Aathal soll im betroffenen Perimeter die im Richtplan verzeichnete Veloschnellroute Zürich–Glattal–Wetzikon umgesetzt werden. Im Abschnitt Uster Ost zwischen Brunnenstrasse und Aathalstrasse soll die erste Etappe der Velobahn in Synergie mit den SBB projektiert und realisiert werden. Das Vorprojekt wurde Ende 2024 öffentlich aufgelegt. Derzeit wird das Bauprojekt erarbeitet. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Das weitere Vorgehen und die Priorisierung werden auf den KEF 2027–2030 hin überprüft.

Dübendorf, Memphisknoten, Überlandstrasse:

Am Memphisknoten in Dübendorf soll die Personenunterführung mit dem Umbau der Lichtsignalanlage rückgebaut werden, damit der Knoten künftig auf gleicher Höhe hindernisfrei überquert werden kann. Zudem ist ein Ausbau der Veloinfrastruktur bis zum Kreisel beim Bahnhof Dübendorf vorgesehen. Innerhalb des gesamten Abschnittes käme jedoch das künftige Trasse der verlängerten Glattalbahn zu liegen, was wiederum einen vollständigen Umbau des gesamten Abschnittes und des Knotens zur Folge hätte. Aufgrund der Unklarheiten im Zusammenhang mit der möglichen Verlängerung der Glattalbahn wird die Projektierung sistiert. Es sollen nur die nicht aufschiebbaren Sanierungsarbeiten ausgeführt werden.

Dübendorf, Gockhauserstrasse, Radweg:

Die Lücke im Radwegnetz zwischen Dübendorf und Gockhausen soll mit dem Neubau eines Rad-/Gehweges geschlossen werden.

Die Kreditvorlage ist in Arbeit und soll dem Kantonsrat noch 2025 beantragt werden.

2. Projekte Staatsstrassen 2026–2028 Bauprojekt/Realisierung

Bülach, Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald:

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

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. Der Kantonsrat hat den Zusatzkredit mit Beschluss vom 27. Januar 2025 bewilligt (Vorlage 5922). Die Bauarbeiten wurden im Sommer 2025 wieder aufgenommen und sollen bis Mitte 2026 abgeschlossen sein.

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. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 25. November 2024 einen Objektkredit von rund 6,5 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5944). Die Ausführung erfolgt ab Mitte 2025 bis 2027.

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. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 27. Januar 2025 einen Objektkredit von rund 10 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5945). Der Bau des Radwegs wird mit dem ordentlichen Instandsetzungsbedarf der Fahrbahn im Jahr 2032 kombiniert.

Hombrechtikon / Oetwil am See, Radweglückenschliessung:

Zwischen Hombrechtikon und Willikon besteht auf der Oetwil-/Hombrechtikonerstrasse eine etwa 3 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Der Kantonsrat hat am 27. Januar 2025 einen Objektkredit von rund 6,3 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5945a). Das Projekt soll 2026 festgesetzt werden und die Ausführung ist für 2027 bis 2028 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. Aufgrund einer Beschwerde verzögerte sich der ursprünglich für Herbst 2022 geplante Baubeginn. Aufgrund von veränderten Randbedingungen für die Bauausführung sowie von gestiegenen Landpreisen ist ein Zusatzkredit erforderlich, den die Baudirektion zurzeit erarbeitet. Es wird ein Baubeginn im Frühjahr 2027 angestrebt.

Regensdorf, Affolternstrasse:

Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Affolternstrasse soll der Strassenraum zwischen der Niklausstrasse und Watterstrasse neu gestaltet werden. Im Abschnitt Ostring bis Niklausstrasse ergaben sich durch die Redimensionierung der Strassenbreiten gute Möglichkeiten für hitzemindernde Massnahmen. Die öffentliche Planaufgabe nach §§ 16 und 17 StrG erfolgte im Oktober 2024, woraufhin zehn Einsprachen eingingen. Mit fünf der Einsprechenden konnte eine einvernehmliche Einigung erzielt werden. Die Realisierung verzögert sich deshalb voraussichtlich um drei Jahre und ist 2028 vorgesehen.

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 entsprechenden Zusatzkredit beantragt (Vorlage 5895). Der Kantonsrat hat diesen am 25. März 2024 bewilligt. Die Planaufgabe nach § 16 StrG erfolgte im Sommer 2019. Die Einspracheverhandlungen wurden im April 2024 abgeschlossen. Im November 2024 sind gegen das Projekt, das der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 1029/2024 festgesetzt hatte, drei Beschwerden eingegangen. Das Urteil des Verwaltungsgerichts wird Mitte 2026 erwartet.

*Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf.
Veloschnellroute Wallisellen–Bassersdorf, Velohaupt- und -neben-
verbindung 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 von rund 73 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5650). Das Bauprojekt der SBB wurde im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens des BAV im Juni 2023 öffentlich aufgelegt. In der Zwischenzeit haben sich erhebliche Mehrkosten für das gesamte Bauvor-

haben mit Auswirkungen auf den Kostenanteil des Kantons ergeben. Der Regierungsrat hat deshalb mit Beschluss Nr. 753/2025 dem Kantonsrat einen Zusatzkredit beantragt (Vorlage 6036).

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

Der Regierungsrat hat das Projekt mit Beschluss Nr. 331/2023 festgesetzt. Gegen diesen Beschluss wurden Beschwerden beim Verwaltungsgericht erhoben. Nachdem zwei der drei Beschwerden aufgrund einer gütlichen Einigung abgeschrieben 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 laufen. Die Rodungsarbeiten werden voraussichtlich im Januar 2026 beginnen. Der Baubeginn ist im Oktober 2026 vorgesehen.

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 seit Herbst 2024 im Gang und wird voraussichtlich im Herbst 2026 abgeschlossen.

Hinwil, Zürich-/Dürntner-/Bachtelstrasse, BGK Aufwertung Radweg mit Instandsetzung und Lärmsanierung:

Der Kantonsrat hat am 7. Juni 2021 einen Objektkredit von 6,9 Mio. Franken für den Neubau von zwei Kreiseln, die Aufwertung des Strassenraums und Velomassnahmen bewilligt (Vorlage 5629). Das Projekt wurde 2024 realisiert und wird bis Ende 2025 abgerechnet.

Dietikon, Bremgartenstrasse, Doppelspurausbau Bremgarten–Dietikon:

Der Kantonsrat hat den Objektkredit von rund 17,5 Mio Franken mit Beschluss vom 21. November 2022 bewilligt (Vorlage 5799). Das Bauprojekt unterliegt dem Eisenbahngesetz und wurde im September 2024 für die Plangenehmigung beim BAV eingereicht. Die öffentliche Planauflage fand im Dezember 2024 statt. Es wurden rund 30 Einsprachen eingereicht. Der Federführung liegt bei der Aargau Verkehr AG. Die Rückmeldungen der Bundesämter und der kantonalen Fachstellen sind noch ausstehend. Eine Verfügung des BAV ist frühestens Ende 2026, Anfang 2027 zu erwarten.

3. Werkhöfe

Affoltern am Albis, Umbau und Erweiterung Werkhof:

Der Kantonsrat hat am 9. Mai 2022 einen Objektkredit von rund 13,48 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5761). Die Bauarbeiten wurden im Herbst 2022 begonnen und werden bis Sommer 2026 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. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen, Gerichtsverfahren usw. kam es in einigen Projekten zu langwierigen Verzögerungen bzw. müssen einzelne Projekte neu aufgelegt werden. Die letzten öffentlichen Auflagen der ersten flächendeckenden Lärmsanierungen entlang der Staatstrassen sollen bis Ende 2026 stattfinden. 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.

Der Bund unterstützt die Strassenlärmsanierungen mit Programmvereinbarungen. Seit 2025 ist die Programmvereinbarung 5 mit angepassten Beitragssätzen 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 gesenkt. Da die Kantone signifikant mehr Bundesbeiträge beantragt haben als zur Verfügung stehen, hat der Bund eine Priorisierung vorgenommen. Infolgedessen werden im Rahmen der Programmvereinbarung 5 voraussichtlich «nur» Bundesbeiträge an Massnahmen an der Quelle ausbezahlt.

5. Gesamtrechnung Bauprogramm bis 2028

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2026 142 Mio. Franken, für 2027 144 Mio. Franken und für 2028 125 Mio. Franken. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung.

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

	Rechnung	Schätzung	KEF	KEF	KEF
	2024	2025	2026	2027	2028
Bruttoausgaben					
Staatsstrassen	121	101	141	157	147
– Fussgängeranlagen	3	4	4	5	5
– Uferwege	0	6	6	6	6
– Radverkehrsanlagen	20	20	20	20	20
– Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strasseninfrastruktur für den ÖV)	90	58	100	119	110
– Verkehrsmanagement	5	9	5	5	5
– Lärmschutz	3	4	6	2	1
Werkhöfe	6	11	2	1	1
Total Summe Bruttoinvestitionen	127	112	143	158	148
Abzüglich Beiträge Dritter					
Staatsstrassen	–8	–2	–1	–14	–23
Werkhöfe	0	0	0	0	0
Total Summe Beiträge Dritter	–8	–2	–1	–14	–23
Nettoausgaben					
Staatsstrassen	113	99	140	143	124
Werkhöfe	6	11	2	1	1
Total Summe Nettoinvestitionen	119	110	142	144	125
Fondsbelastungen					
Abschreibungen	69	73	69	72	74

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Die Staatsschreiberin:
Martin Neukom Kathrin Arioli