

Antrag des Regierungsrates vom 25. September 2019

**5576**

**Beschluss des Kantonsrates  
über den Bericht des Regierungsrates  
über das Bauprogramm der Staatsstrassen  
für die Jahre 2020–2022**

(vom . . . . .)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 25. September 2019,

*beschliesst:*

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2020–2022 wird Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

---

**Weisung**

**A. Anlass, Umfeld und Inhalt**

Mit dem Bauprogramm gemäss § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat jährlich Bericht über die Bautätigkeit auf den Staatsstrassen für die nächsten drei Jahre. Das vorliegende Bauprogramm berücksichtigt den kantonalen Richtplan, Teil Verkehr, in der Gesamt-revisionsversion vom 18. März 2014, dessen jährliche Teilrevisionen sowie das vom Regierungsrat im Januar 2018 beschlossene Gesamtver-kehrskonzept (GVK, RRB Nr. 25/2018).

Die Einnahmen und die (Investitions-)Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2020–2023, Planjahre 2020–2022, eingestellt. Aufgrund der Zu-ständigkeit des Bundes berücksichtigt das Bauprogramm in Bezug auf die Nationalstrassen nur die für den Kanton wichtigen oder finanzrele-vanten Vorhaben.

Der Regierungsrat unternimmt grosse Anstrengungen, um die im kantonalen Richtplan vom 27. März 2017 und in den regionalen Richtplänen eingetragenen Schlüsselvorhaben im Bereich der Staatsstrassen rasch umzusetzen. Erfahrungsgemäss benötigt der Bewilligungsprozess für neue Infrastrukturen viel Zeit, weshalb als kurzfristige Massnahme der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr entsprechend der Vorgabe im kantonalen Richtplan eine besondere Bedeutung beigemessen wird. Die siedlungsverträgliche Gestaltung der Kantonsstrassen in dicht besiedelten Räumen wird daher ein wichtiges Ziel der Strasseninfrastrukturplanung bleiben. In diesem Zusammenhang wird auch die Steuerung des Verkehrs auf dem Staatsstrassennetz noch weiter an Bedeutung gewinnen. Weiter werden Netzergänzungen für sichere und schnellere Rad- und Fusswegverbindungen vorgesehen.

Das folgende Bauprogramm umfasst die Berichterstattung über die geplante kurz- und mittelfristige Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen zur Erreichung der übergeordneten Strategien und verkehrspolitischen Ziele. Dazu zählen die Legislaturziele, die sich im Bestreben nach attraktiven und sicheren Strassen und insbesondere Velo- und Fusswegen zeigen, wie auch in der Forderung, «die Siedlungsverträglichkeit der Staatsstrassen in den Ortszentren zu verbessern mit dem Fokus auf Geschwindigkeit, Trennwirkung, Sicherheit, Velo- und Fussverkehr sowie Aufenthaltsqualität». Unwägbarkeiten wie Einsparungen, einschliesslich der damit verbundenen Projektanpassungen und Rechtsmittelverfahren, der Koordinationsbedarf mit anderen Bauträgern wie Gemeinden, Werken, privaten Anstösserinnen und Anstössern, aber auch Widerstand beim Landerwerb wirken sich auf die Programmabwicklung aus.

## **B. Strassenbauprogramm für die Jahre 2020–2022: Berichterstattung**

### **1. Fuss- und Radverkehrsanlagen**

*Allgemeine Ausgaben für Fussgängeranlagen:* An der Praxis zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird wie in den zurückliegenden Jahren festgehalten. Es ist geplant, rund 10 Mio. Franken pro Jahr für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Siedlungsgebieten einzusetzen. Die Massnahmen umfassen Schutzvorrichtungen wie Schutzinseln, bauliche Trennungen oder ergänzende Gehwege zur sicheren Erschliessung von Neubaugebieten.

*Zürichseeweg:* Der Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Zürisee für alli» wurde mit den am 1. April 2016 in Kraft gesetzten neuen Bestimmungen zum Uferwegbau im Strassengesetz umgesetzt (§ 28b StrG). Die nach der Überweisung des dringlichen Postulats KR-Nr. 16/2012 betreffend Seeuferwege ohne Enteignungen eingestellten Planungsarbeiten für Uferwegprojekte wurden in der Folge wieder aufgenommen. Zudem passte der Kantonsrat mit der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 310/2015 betreffend Beanspruchung von privatem Grundeigentum beim Bau von Uferwegen § 28c StrG dahingehend an, dass gegen den Willen der Eigentümerinnen und Eigentümer private Grundstücke grundsätzlich nicht für die Erstellung von Uferwegen beansprucht werden dürfen. Die Beanspruchung ist ausnahmsweise zulässig, wenn eine andere Führung des Uferwegs nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich ist. Diese Bestimmung ist allerdings erst seit dem 1. Februar 2019 in Kraft, sodass noch keine relevanten Erkenntnisse gewonnen werden konnten.

Auf dem Abschnitt zwischen dem Seeplatz und Giessen in Wädenswil soll in enger Zusammenarbeit mit der Stadt ein Uferabschnitt ausgebaut werden. Das Projekt wird voraussichtlich 2023 aufgelegt und kann ab 2025 verwirklicht werden. Zudem steht das Amt für Verkehr mit verschiedenen Gemeinden im Kontakt, um mit lokalen Verbindungen und Aufwertungsmassnahmen die Fussverbindung entlang des Ufers attraktiver zu gestalten.

## **2. Öffentlicher (Strassen-)Verkehr**

Aufwendungen für Strasseninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs wie Busspuren, Steuerungsmassnahmen zur Busbevorzugung und die Sicherstellung des hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr im Strassenraum werden durch den Strassenfonds finanziert. Erfahrungsgemäss ist auch weiterhin von jährlichen Aufwendungen von 2 Mio. bis 3 Mio. Franken auszugehen. Zusätzlich ist in den Konzepten der Regionalen Verkehrssteuerung (vgl. nachfolgend Ziff. 5) eine Reihe von Massnahmen für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. Diese sind in der Rechnung unter dem Titel «Verkehrsmanagement» aufgeführt (vgl. Teil D, Tabelle Gesamtrechnung).

### 3. Nationalstrassen

#### 3.1 Leistungen des Kantons zugunsten der Nationalstrasse

Am 12. Februar 2017 stimmten die Schweizer Stimmberechtigten der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds und damit verbunden einer Anpassung des Nationalstrassennetzes zu. Damit werden im Kanton Zürich per 1. Januar 2020 die Hirzelstrasse zwischen Horgen und Sihlbrugg sowie die Oberlandautobahn zwischen dem Brüttseller Kreuz und der Kantonsgrenze bei Rüti in das Eigentum des Bundes übergehen und damit zu neuen Nationalstrassen. Wegen der heutigen Lücke in der Oberlandautobahn zwischen den Anschlüssen Uster Ost und Betzholz-Kreisel werden die bestehende Strasse durch das Aathal, durch Unterwetzikon, das Gewerbegebiet Hinwil sowie der Zubringer zwischen Hinwil und Betzholz zur Nationalstrasse. Diese heutigen Hauptstrassen werden wieder in die Verantwortung des Kantons zurückfallen, wenn der Bund die Lücken im Hochleistungsstrassennetz geschlossen hat.

*Nationalstrassen neu (Oberlandautobahn), Uster Ost bis Anschluss Hinwil:* Mit der Anpassung des Nationalstrassennetzes verfügt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ab dem 1. Januar 2020 über die Legitimation, die Projektierung der neuen Netzelemente anzugehen. Der erste formelle Schritt gemäss Bundesgesetz über die Nationalstrassen (SR 725.11) wird in einem sogenannten Generellen Projekt bestehen, das vom Bundesrat zu genehmigen ist. Bis zur Übernahme liegt die Verantwortung für die Verbindung weiterhin beim Kanton Zürich. Mit Beschluss Nr. 54/2018 hat der Regierungsrat für die planerischen Vorarbeiten für ein Generelles Projekt zur Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn eine Ausgabe von Fr. 2 700 000 bewilligt.

Die verbleibende Zeit bis zum Übergang der Verantwortung an den Bund wird nun genutzt, um Vorarbeiten für ein Generelles Projekt durchzuführen. Diese umfassen geologische Untersuchungen, die Konzeption der Anschlüsse, die Anpassung des bisherigen Projekts an die heutigen Normen, die Konzeption des Bauwerks an sich und insbesondere der Tunnel und der offenen Strecke sowie die Aufarbeitung der umweltrechtlich relevanten Themen. Das ASTRA hat dem Vorgehen zugestimmt und seine Unterstützung zugesichert. Mit dieser Zusammenarbeit wird sichergestellt, dass die Planungsergebnisse vom Bund in sein Generelles Projekt übernommen werden können. Die Planungsmassnahmen erfolgen deshalb zwar auf der Grundlage des kantonalen Strassengesetzes, berücksichtigen aber die sich aus der Nationalstrassengesetzgebung und den Richtlinien des ASTRA ergebenden Anforderungen.

### 3.2 Nationalstrassenprojekte in der Verantwortung des Bundes

Die nachfolgend aufgeführten Nationalstrassenprojekte liegen seit dem 1. Januar 2008 in der alleinigen Verantwortung des Bundes. Die Berichterstattung beschränkt sich auf den Stand der Vorhaben und die Zielsetzungen des Regierungsrates in der Begleitung der Projekte.

*Glattalautobahn:* Die Glattalautobahn wurde im Rahmen der durchgeführten Anpassung neu in den Netzbeschluss aufgenommen. Anders als die Lückenschliessung der Oberlandautobahn handelt es sich bei diesem Streckabschnitt aber um ein Projekt im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung, das somit in der alleinigen Verantwortung des Bundes liegt. Der Kanton kann entsprechend keine Vorarbeiten leisten. Ab dem 1. Januar 2020 kann die Glattalautobahn im Rahmen eines Generellen Projekts durch das ASTRA weiter vertieft werden.

*N1 Limmattaler Kreuz – Verzweigung Zürich Nord (Ausbau Nordumfahrung Zürich):* Der rasche 6-Spur-Ausbau des Nordrings und der Bau der 3. Gubristtunnelröhre haben für den Regierungsrat höchste Priorität. Im Zusammenhang mit dem 6-Spur-Ausbau wird auch die Überdeckung Katzenssee gebaut, an die der Kanton einen Beitrag von 25 Mio. Franken leistet. Diese Kosten sind im Budget 2020 und KEF 2020–2023 eingestellt. Der Zeitplan sieht vor, dass der östliche Streckenteil zwischen der Verzweigung Zürich Nord und dem Anschluss Zürich Affoltern noch 2019 mit allen sechs Fahrstreifen zur Verfügung stehen wird. Die Arbeiten an der dritten Röhre des Gubristtunnels sind ebenfalls im Zeitplan. Die Inbetriebnahme aller drei Röhren ist für 2025 geplant.

*Halbanschluss und Überdeckung Weiningen:* Der Bundesrat hat dem Generellen Projekt im September 2017 zugestimmt. Inzwischen ist das Ausführungsprojekt ausgearbeitet und die Plangenehmigung beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beantragt. Im November 2018 wurde die Plangenehmigungsverfügung (PGV) für das Ausführungsprojekt erteilt. Die Beschwerdefrist gegen diese Verfügung ist ungenutzt verstrichen. Damit ist die PGV rechtskräftig. Der Bau ist für die Jahre 2022–2025 vorgesehen. Ausgelöst durch dieses Projekt wird die Umfahrungsstrasse bzw. der Knoten Zürichstrasse angepasst (vgl. Kap. 4 Staatsstrassen).

*SN 1.4 Schöneich-Aubruigg, Einhausung der Autobahn Schwamendingen:* Die Plangenehmigung durch das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde im Dezember 2015 erteilt. 2018 wurden die Arbeiten aufgenommen. Die Fertigstellung ist für Ende 2024 geplant. Die Aufwendungen für den Beitrag des Kantons im Umfang von 73,3 Mio. Franken sind im Budget 2020 und KEF 2020–2023 eingestellt.

*Ausbauten im Raum Winterthur:* Im Raum Winterthur sieht der Bund verschiedene Massnahmen vor. Für den Abschnitt der A1 bis Zürich Ost wird ein Unterhaltsprojekt mit einer Pannestreifenumnutzung (PUN) erarbeitet. Die Arbeiten dazu sind im Gang. Für den Abschnitt der A1 zwischen Ohringen bis Effretikon erarbeitet das ASTRA derzeit ein Unterhaltsprojekt, und für den gesamten Abschnitt zwischen Oberwinterthur bis Effretikon will der Bund bis 2020 mit einer PUN ebenfalls für Tageszeiten mit hoher Belastung die Kapazität erhöhen. Die Planungsarbeiten zum 6-Spur-Ausbau der Umfahrung Winterthur werden parallel dazu vorangetrieben. Derzeit wird ein Generelles Projekt erarbeitet. Eine Inbetriebnahme ist allerdings nicht vor 2035 zu erwarten. Weiter projektiert das ASTRA den 4-Spur-Ausbau zwischen Kleinandelfingen und der Verzweigung Winterthur Nord, für den die Plangenehmigung demnächst erwartet wird. Mit einer Inbetriebnahme kann auch bei günstigem Verlauf nicht vor 2025 gerechnet werden.

## **4. Staatsstrassen**

### **4.1 Wirkungsziele**

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

- Ausbau des Kantonsstrassennetzes an stark belasteten oder überlasteten Stellen gemäss Richtplan
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Gestaltung des Strassenraums innerorts durch lokale Strassenraumanpassungen in Koordination mit Werkleitungsbauten und/oder baulichen Unterhaltsmassnahmen. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden und weiteren Beteiligten, insbesondere hinsichtlich der Bewilligungsverfahren, der Regelung der Kostentragung und der Ausführungstermine.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Staus an Knoten durch bauliche und steuerungstechnische Massnahmen, wenn nötig eingebunden in koordinierte regionale Verkehrssteuerungen

- Vorkehrungen zur Verflüssigung des Verkehrs mit verkehrstrennenden und -koordinierenden Massnahmen sowie mit Anlagen für Busbevorzugungen zur Vermeidung von Verlustzeiten durch Staus und zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs
- Behebung von Unfallschwerpunkten

## 4.2 Massnahmen in Projektierung und Realisierung

Die Vorhaben mit Kosten über 3 Mio. Franken, die sich in Projektierung bzw. Realisierung befinden und damit in der Verantwortung des Tiefbauamtes liegen, werden im Folgenden näher erläutert:

*Adliswil, Zürichstrasse:* Zwischen den Gebieten Dietlimoos-Moos, Sunnau und der Stadtgrenze zu Zürich soll in den kommenden Jahren ein neuer Stadtteil entstehen. Das Strassenprojekt setzt das Betriebs- und Gestaltungskonzept der Stadt Adliswil um und wertet den Strassenraum auf. Dazu wird die Zürichstrasse in diesem Abschnitt erneuert und mit Lichtsignalen und Busbevorzugungssystemen ergänzt. Das Strassenprojekt kostet insgesamt 14,3 Mio. Franken. Die Stadt Adliswil hat mit Stadtratsbeschluss vom 8. Mai 2018 einen Kostenanteil von 5,8 Mio. Franken bewilligt. Der Regierungsrat hat die gebundenen Ausgaben von 1,8 Mio. Franken bewilligt (RRB Nr. 680/2018) und der Kantonsrat hat am 27. Mai 2019 einen Objektkredit von 12,5 Mio. Franken einstimmig bewilligt. Die Festsetzung durch den Regierungsrat erfolgte am 21. August 2019 (RRB Nr. 721/2019). Der Baubeginn ist für Juli 2020 vorgesehen.

*Bülach, Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald:* Am 29. Mai 2017 hat der Kantonsrat einen Objektkredit für den 4-Spur-Ausbau der Strasse beschlossen. Die Projektierung des Bauprojekts wurde im Mai 2019 abgeschlossen, der Umweltverträglichkeitsbericht liegt zurzeit den Fachstellen der Baudirektion zur Stellungnahme vor. Das Projekt erfordert ausserdem die Umlegung einer Erdgashochdruckleitung, wofür ein zusätzliches Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht durchzuführen ist. In einem koordinierten Verfahren wird dies zusammen mit der öffentlichen Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 StrG im Herbst 2019 eingeleitet. Ohne Verzögerungen in den weiteren Verfahren kann mit dem Bau im Jahr 2021 begonnen werden.

*Dietikon, Ueberlandstrasse/Oberwasserkanalbrücke:* Die Ueberlandstrasse wird ab Herbst 2019 für die angestrebte Verkehrsverlagerung zwischen dem Knoten Heimstrasse und der Limmatbrücke von zwei auf vier Fahrspuren ausgebaut. Zudem wird die Brücke über den Oberwasserkanal instand gesetzt und seit dem Frühjahr 2019 eine zweite Brücke

für die neuen Fahrspuren gebaut. Mit dem Ausbau erhalten die Einmündungen der Altberg- und Limmatfeldstrasse neu je eine Lichtsignal mit entsprechenden Fussgängerquerungen. Zudem entsteht bei der Oberwasserkanalbrücke eine zusätzliche Fussgängerquerung und die Bushaltestellen werden hindernisfrei ausgebaut. Der Regierungsrat hat für den Ausbau aus dem Rahmenkredit für die Limmattalbahn einen Betrag von 11,8 Mio. Franken freigegeben. Die Inbetriebnahme erfolgt voraussichtlich Ende 2020.

*Dietlikon, Zentrum Dietlikon Süd:* In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Dietlikon wird die Neue Winterthurerstrasse von der Gemeindegrenze Wallisellen bis zur Gemeindegrenze Wangen-Brüttisellen instand gesetzt und im Bereich der Kreuzungen ausgebaut. Die im Projektperimeter liegenden Bushaltestellen werden hindernisfrei ausgeführt. Gesamthaft wurden für das Strassenbauprojekt 24,2 Mio. Franken bewilligt, wobei der Anteil des Kantons 16,1 Mio. Franken beträgt. Am 1. April 2019 erfolgte der Spatenstich. Die Bauarbeiten erfolgen durch gleichzeitigen Einsatz von bis zu zehn Arbeitsgruppen des Bauunternehmers in beschleunigter Bauweise. Bereits diesen Herbst soll die erste Etappe, Gemeindegrenze Dietlikon/Wallisellen bis Bahnhofstrasse, dem Verkehr übergeben werden. Bis Herbst 2020 werden sämtliche Bauarbeiten fertiggestellt.

*Ottenbach, Obfelden, Autobahnzubringer zur N4 Anschluss Affoltern a. A.:* Mit Beschluss Nr. 676/2016 setzte der Regierungsrat das Projekt Autobahnzubringer A4 Obfelden/Ottenbach fest. Innerhalb der Beschwerdefrist wurden gegen die Projektfestsetzung beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich fünf Beschwerden von Privatpersonen erhoben. Mit zwei Beschwerdeführenden konnte eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Zwei weitere Beschwerden wies das Verwaltungsgericht ab. Eine Beschwerde wurde zur Prüfung von Lärmschutzmassnahmen an den Regierungsrat zurückgewiesen.

In der Zwischenzeit wurden die Vorbereitungsarbeiten vorangetrieben. Im Bereich der geplanten Strasse, der vorgesehenen Böschungen, der Installationsflächen und der Zwischenlager begannen im November 2017 die archäologischen Voruntersuchungen. Die Submissionen der Planer- und Unternehmerleistungen für die Realisierungsphase stehen kurz vor dem Abschluss.

Zum Zeitpunkt der Volksabstimmung vom 23. September 2012 wurden auf der Grundlage eines Vorprojekts die reinen Bau- und Land-erwerbskosten für das Vorhaben auf 65,4 Mio. Franken geschätzt. Diese sollten wie folgt aufgeteilt werden: Der Kanton beteiligt sich mit 38,9 Mio. Franken, das ASTRA mit 25,8 Mio. Franken und die Gemeinden Obfelden und Ottenbach mit insgesamt 0,7 Mio. Franken. In der Zwischenzeit ergaben sich Mehrkosten von 14,9 Mio. Franken. Der Regie-

rungsrat beantragte dem Kantonsrat am 27. März 2019 die Bewilligung eines Zusatzkredits für den Autobahnzubringer A4 Obfelden/Ottenbach (Vorlage 5529). Sofern der Zusatzkredit im dritten Quartal 2019 vom Kantonsrat bewilligt wird, kann mit dem Bau des Autobahnzubringers Obfelden/Ottenbach im zweiten Quartal 2020 begonnen werden.

*Schlieren, Bernstrasse/Engstringerstrasse:* Eine neue Unterquerung der bestehenden Kreuzung in Ost-West-Richtung ermöglicht die Aufnahme des Verkehrs, der sich durch den Bau der Limmattalbahn auf die Bernstrasse verlagert. Der Ausbau der Engstringer Kreuzung wird voraussichtlich Investitionskosten von 47 Mio. Franken bewirken. Das Bauprojekt und der Umweltverträglichkeitsbericht wurden den Fachstellen der Baudirektion zur Stellungnahme vorgelegt. Die öffentliche Auflage gemäss §§ 16 und 17 StrG soll im September 2019 erfolgen. Der Beginn der Bauarbeiten ist ab Ende 2020 bzw. nach Inbetriebnahme der 1. Etappe der Limmattalbahn vorgesehen.

*Wangen-Brüttisellen, Knoten Zürichstrasse/A53 «Flamingo»:* Die in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wangen-Brüttisellen auszuführenden Bauarbeiten für den Umbau des Knotens Flamingo und die damit verbundenen Instandsetzungs- und Ausbauarbeiten beginnen voraussichtlich im Anschluss an die Bauarbeiten für das Projekt Zentrum Dietlikon Süd im Herbst 2020. Gesamthaft wurden für das Strassenbauprojekt 15,5 Mio. Franken bewilligt, wobei der Anteil des Kantons 12,4 Mio. Franken beträgt. Nach Abweisung der Beschwerde durch das Verwaltungsgericht (Urteil vom 8. März 2018) ist die Projektfestsetzung gemäss RRB Nr. 371/2017 rechtskräftig. Allerdings ist das Landerverfahrensverfahren noch nicht abgeschlossen und der Baubeginn somit noch unsicher.

*Weiningen, Limmatbrücke, Ueberlandstrasse/Neue Niederholzstrasse:* Im Bereich der Fahrweid sind flankierende Massnahmen zur Nordumfahrung vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird die neue Niederholzstrasse als Umfahrungsstrasse an die Ueberlandstrasse angeschlossen. Entlang der Überlandstrasse soll ein Teilabschnitt für das Pilotprojekt Veloschnellroute gemäss genehmigtem Velonetzplan umgesetzt werden. Zudem wurde der Projektperimeter erweitert und das Vorhaben Verbreiterung Limmatbrücke in das Projekt integriert. Die Kosten belaufen sich auf rund 33 Mio. Franken, das ASTRA beteiligt sich mit 8 Mio. Franken. Der Antrag zur Bewilligung eines Objektkredits soll im Herbst 2020 beim Kantonsrat eingereicht werden. Die Verwirklichung der Massnahmen ist ab April 2023 vorgesehen und dauert voraussichtlich zwei Jahre.

*Wetzikon, Knoten Zürcherstrasse/Usterstrasse:* Mit dem geplanten Knotenumbau und der angestrebten Verkehrsverlagerung von der Uster- auf die Zürcher- und Weststrasse sollen im Rahmen der «Strategie Stras-

sennetz Wetzikon» die Wohnquartiere entlang der Usterstrasse vom Durchgangsverkehr sowie von übermässigen Lärmbelastungen entlastet werden. Dadurch kann die Usterstrasse als wichtige innerörtliche Veloverbindung gestärkt werden. Flankierend dazu sollen umfangreiche Revitalisierungsmassnahmen beim Aabach umgesetzt und die Vorgaben an eine künftige Veloschnellroute berücksichtigt werden. Mit dem Inkrafttreten des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds im Jahr 2020 geht die Zürcherstrasse ins Eigentum des Bundes über. Grundsätzlich wäre ab 2020 der Bund (ASTRA) für die Projektierung und Realisierung dieses Vorhabens zuständig, zumindest was den Bereich der Zürcherstrasse betrifft. Da mit dem Ausbau des Knotens verschiedene Abhängigkeiten zu kantonalen Aufgaben (Verkehrslenkungen, Revitalisierung, Radweg) betroffen sind und die Umsetzung nur im Rahmen einer gesamtheitlichen Projektierung und Realisierung möglich ist, erfolgt die Projektierung mit Einbezug des Bundes unter der Leitung des Kantons. Eine Verwirklichung ist frühestens ab 2023 möglich.

*Zürich, Rosengartentram und -tunnel:* Das Projekt sieht eine Tunnelverbindung für den Automobilverkehr zwischen dem heutigen Portal Irchel und dem Wipkingerplatz vor. Vom Wipkinger- bis zum Bucheggplatz besteht der Rosengartentunnel aus zwei voneinander getrennten Röhren mit je zwei Spuren. Vom Bucheggplatz bis zum Portal Irchel ist eine zweispurige Tunnelröhre mit Gegenverkehr vorgesehen, der durch die Kommission für Planung und Bau des Kantonsrates um eine Notfallspur (Kosten 70 Mio. Franken) ergänzt wurde. Das Rosengartentram schafft eine neue, durchgehende Verbindung zwischen Albisriederplatz und Milchbuck und ergänzt das Tram Hardbrücke. Am 25. März 2019 hat der Kantonsrat ein Spezialgesetz erlassen und einen Rahmenkredit von 1100 Mio. Franken und den Richtplaneintrag bewilligt (Vorlagen 5326b, 5396a). Das Referendum wurde ergriffen und die Volksabstimmung wird im Februar 2020 stattfinden.

### **4.3 Massnahmen in Planung**

Die weiteren Vorhaben mit Kosten über 3 Mio. Franken, die sich noch in einer früheren Planungsphase und damit in der Verantwortung des Amtes für Verkehr befinden, werden im Folgenden näher erläutert:

*Bassersdorf, Verlegung Kantonsstrasse:* Die Trassierung des künftigen Brüttenertunnels der SBB erfordert eine Verlegung der heutigen Bahnquerung der Baltenswilerstrasse. Die durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung umfasst verschiedene Varianten der Linienführungen und Anschlüsse. Neben dem Ersatz des aufzuhebenden Strassenabschnittes südlich der Gleisanlagen mit Anschluss an die Zürichstrasse wurde

auch die Möglichkeit einer Weiterführung bis zur Klotenerstrasse im Bereich Grindel positiv bewertet, wobei die Weiterführung verschiedene umweltrechtliche und raumplanerische Risiken aufweist, die vor einem abschliessenden Entscheid in vertiefenden Studien zu klären sind. Der Lückenschluss südlich der Bahngleise mit Anschluss an die Zürichstrasse wird in das Vorprojekt zum Brüttenertunnel aufgenommen.

*Eglisau, Schaffhauser- und Zürcherstrasse:* Mit Beschluss Nr. 523/2016 hat sich der Regierungsrat dafür ausgesprochen, zwei Brückenvarianten für eine neue Umfahrung weiterzuverfolgen. Aufgrund des Eingriffs in die bundesrechtlich geschützte Flusslandschaft bleibt die Lösungsfindung dafür sehr anspruchsvoll. Nach den positiven Erfahrungen des Umfahrungsprojekts von Grünigen wird nun versucht, mit einem ähnlichen Vorgehen eine Lösung zu erzielen. Bis zum Bau einer neuen Umfahrung ist der Verkehrsfluss auf der heutigen Kantonsstrasse durch Eglisau mit einem Betriebskonzept aus entsprechenden Verkehrsmanagementmassnahmen (Lichtsignalanlagen, Fussgängerübergänge und Knoten Anpassungen) zu verbessern. Damit einhergehend wird der Strassenraum siedlungsverträglicher gestaltet. Ziel ist es, den Verkehrsfluss zu verstetigen, um Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen und die Ab- und Einbiegemöglichkeiten für den innerörtlichen motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verbessern. Das komplexe Vorhaben ist mit den weiteren Bedürfnissen der Gemeinde abgestimmt. Die geplanten Verkehrsmanagementmassnahmen sollen in Abstimmung mit dem Ausbau der Schaffhauserstrasse durch den Hardwald (siehe vorne) umgesetzt werden.

*Eglisau, Umfahrung:* Die zuletzt in der Machbarkeitsstudie von 2017 untersuchten Brückenvarianten beeinträchtigen das national und kantonale bedeutende Schutzobjekt Trockenstandort Stampfi-Vogelsang und sind deshalb aus naturschutzrechtlichen Gründen als nicht bewilligungsfähig beurteilt worden. In der Folge wird für eine abgesetzte Brückenvariante in der Randlage des betroffenen Schutzgebietes ein einstufiger, anonymer Projektwettbewerb mit Präqualifikation durchgeführt. Das Ergebnis wird voraussichtlich Ende 2019 vorliegen.

*Grünigen, Umfahrung:* Der Regierungsrat hat sich mit Beschluss Nr. 466/2012 für eine Umfahrung des historischen Ortskerns mit einer Brücke entschieden. Die Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) hat die Bewilligungsfähigkeit infrage gestellt, da die damit einhergehende Beeinträchtigung der umgebenden Frei- und Grünräume als schwerwiegend einzustufen ist. 2017 wurde ein Wettbewerbsverfahren, in dem interdisziplinäre Architekturteams an einer Optimierung des Projekts im Sinne der Hinweise der ENHK arbeiteten, durchgeführt. Das zur Verwirklichung vorgesehene Projekt gewähr-

leistet die bestmögliche Integration der Umfahrungsstrasse sowie des Brückenbauwerks in das anspruchsvolle landschaftliche und bauliche Umfeld. Aus dem Wettbewerb ist der Vorschlag der Calatrava Valls SA als Siegerprojekt hervorgegangen. Der Entwurf sieht eine möglichst tiefe und kurze Brücke vor sowie eine Überdeckung der beiden Zufahrten. Es überzeugt durch die umfassende Behandlung aller relevanten Aspekte. Eine Verwirklichung ist frühestens ab 2026 möglich.

*Neeracherried, Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet:* Am 6. Mai 2015 erstattete der Regierungsrat Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 302/2010 der Kommission für Planung und Bau betreffend Kreditvorlage für die Verlegung der Strassen aus dem Neeracherried (Vorlage 5197). In ihrem Gutachten vom 21. Dezember 2015 beurteilte die ENHK die Richtplanvariante in einer Gesamtbeurteilung der Aufwertungen im Kernbereich der Schutzobjekte und der neuen Eingriffe in den landwirtschaftlich geprägten Umgebungsbereichen als positiv, sofern sämtliche Optimierungsmöglichkeiten ausgeschöpft und alle bestehenden Verbindungen (Strassen, Fuss- und Radwege) vollständig zurückgebaut werden. Dieses Ergebnis wurde in der Folge den Standortgemeinden sowie den beteiligten Naturschutzorganisationen vorgestellt. In einer gemeinsamen Stellungnahme legten sie im Frühjahr 2017 ein eigenes Lösungskonzept vor, das von der Volkswirtschaftsdirektion geprüft wurde. Die Verwirklichung des Richtplaneintrags wird unter engem Einbezug der Gemeinden und Naturschutzorganisationen gemäss RRB Nr. 74/2018 weiterverfolgt. Hierbei werden die Vorschläge aus dem Lösungskonzept der Gemeinden und Naturschutzorganisationen, soweit geeignet und rechtskonform, aufgenommen und integriert.

*Uster, Strasse Uster West:* Das Baurekursgericht hat im November 2018 die Rekurse gegen die Schutzverordnung für das Gebiet Werriker Riet / Glattenriet und Brandschänki grösstenteils gutgeheissen. Diese Schutzverordnung war Voraussetzung für das Projekt Uster West. Der Regierungsrat prüft nun das weitere Vorgehen.

*Wetzikon, Westtangente:* Die Westtangente besteht aus verschiedenen Abschnitten. Der Abschnitt zwischen der Zürcher- und der Usterstrasse wird nach dem positiven Entscheid des Bundesgerichts umgebaut und sollte 2022 in Betrieb sein. Für den Abschnitt Motoren- bis Kastellstrasse wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, um einen siedlungsverträglichen Verkehrsablauf sicherzustellen. Dieser Abschnitt wird nur zusammen mit dem Bau des letzten Abschnitts Kastell- bis Pfäffikerstrasse umgesetzt. Für die Beurteilung der Auswirkungen dieses Abschnitts auf die bundesrechtlich geschützte Landschaft und die Moorbiotope liegt ein Gutachten der ENHK vor, dessen Erkenntnisse in die weitere Planung einfließen.

## 5. Verkehrsmanagement

*Regionale Leitzentrale für den Verkehrsraum Zürich (RL-VRZ):* Mit Verkehrsmanagement lässt sich der Strassenraum effizienter nutzen. Grundlage dafür ist die koordinierte Zusammenarbeit der Strassenbetreiber, also dem Kanton, den Städten Zürich und Winterthur sowie dem Bund. Diese Akteure verstärken ihre Zusammenarbeit laufend und bauen den Datenaustausch zwischen ihren Netzen aus. Die Verkehrsdaten können auch Dritten zur Verfügung gestellt werden. Ein wesentliches Projekt namens «Verkehr online» liegt in der Verantwortung des Tiefbauamtes und hat zum Ziel, alle Messstellen des Kantons stets verfügbar zu haben und damit einen optimalen Datenaustausch zwischen den Strassennetzbetreibern Bund, Kanton und Stadt Zürich zu ermöglichen.

*Regionale Verkehrssteuerung (RVS):* Mit den Massnahmen der RVS-Konzepte wird in den Agglomerationen Limmattal und Glattal ein städtisches Strassenverkehrssystem umgesetzt. Die RVS-Massnahmen bezwecken eine Verstetigung des Verkehrsflusses, damit die Reisezeiten im MIV und im strassengebundenen öffentlichen Verkehr innerhalb der Agglomerationen auch bei weiterem Verkehrswachstum verlässlich bleiben. Diese Massnahmen werden mit dem vom Kantonsrat am 26. April 2010 bewilligten Rahmenkredit von 60,5 Mio. Franken finanziert (Vorlage 4603). Das Konzept sieht insbesondere Busbeschleunigungen durch Knotenumbauten und neue Lichtsignalregelungen vor. Für 34 Massnahmen mit einem voraussichtlichen Investitionsvolumen von rund 29 Mio. Franken liegen Vorprojekte vor bzw. werden solche erarbeitet. Verschiedene RVS-Massnahmen sind Bestandteil der Agglomerationsprogramme. Diese Massnahmen werden bei der Beurteilung der Programme durch den Bund besonders berücksichtigt. Der Bund sieht für die Umsetzung der baulichen Massnahmen Beiträge bis 35% vor.

## 6. Lärmschutz

Im Rahmen des kantonsweiten Lärmsanierungsprogramms nach Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) sind die Akustikprojekte in allen Gemeinden ausgelöst bzw. in den meisten Gemeinden bereits abgeschlossen. Aufgrund der neueren Rechtsprechung und vielen Einsprachen von Betroffenen sind bei den noch verbleibenden Arbeiten für einen Grossteil der Strassen mit Grenzwertüberschreitungen die Möglichkeiten zur Umsetzung von Temporeduktionen zu untersuchen. Dies führt zu wesentlichen Verzögerungen, sodass die Arbeiten in verschiedenen Gemeinden voraussichtlich erst 2022 abgeschlossen werden können. Mit der Änderung der LSV durch den Bundesrat vom April

2018 wurde die Möglichkeit zum Bezug von Bundesbeiträgen bis Ende 2022 verlängert. Allerdings beschränkt sich das Angebot auf die Ausschöpfung der bisher bewilligten Mittel.

## 7. Werkhöfe

Im Rahmen des normalen Unterhaltes der Werkhöfe werden laufend verschiedene kleinere Investitionen getätigt. Zwei Vorhaben mit Kosten von über 3 Mio. Franken werden im Folgenden näher erläutert:

*Neubau Werkhof Bülach:* Um die in verschiedenen Mietliegenschaften untergebrachten Nutzungen zusammenzuführen, soll auf dem kantonseigenen Areal «Im Hof» in Bülach ein Werkhof für den Unterhaltsbezirk 2 des Tiefbauamtes entstehen. Der Neubau des Werkhofs umfasst einen Büro-, einen Werkstatt- und einen Lagerbereich sowie eine Einstellhalle. Zudem ist ein Aussenbereich mit verschiedenen Abstellflächen und zwei Salzsilos vorgesehen. Der Projektwettbewerb wurde durchgeführt und am 20. Juni 2018 beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat die Bewilligung eines Objektkredits für den Neubau (Vorlage 5468). Der Kantonsrat bewilligte am 27. Mai 2019 einen Objektkredit von Fr. 25 315 000, der Spatenstich ist auf den 25. November 2019 terminiert.

*Komplettsanierung/Neubau Werkhof Affoltern a. A.:* Der in die Jahre gekommene Werkhof Affoltern (Baujahr 1970) genügt den heutigen Bedürfnissen nicht mehr. Die derzeitige Verteilung der Nutzung im Dienstgebäude ist nicht optimal und soll mittels verschiedener Umbaumassnahmen neu organisiert werden. Mit dem Neubau einer Einstellhalle soll Platz geschaffen werden für die zusätzlichen Fahrzeuge, Maschinen und Geräte, die ein moderner Betrieb erfordert. Die bestehende Salzhalle wird durch ein neues Salzsilo ersetzt. Im Rahmen der Umbau- und Neubaumassnahmen soll der Gebäudebestand instand gesetzt werden. Zurzeit läuft die Projektierung, auf deren Grundlage eine Kreditvorlage erstellt werden kann.

## C. Gesamtverkehrliche Würdigung

Das Strassennetz trägt die Hauptlast bei der Bewältigung des Verkehrsaufkommens (70% MIV, 30% öV). Es ist somit das Hauptelement im Gesamtverkehrssystem des Kantons Zürich. Um den grösstmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzen zu erzielen, werden bei Neu-, Aus- und Umbauten frühzeitig die verschiedenen Bedürfnisse abgestimmt und die Wirkungen berücksichtigt. Berücksichtigt werden dabei die An-

forderungen aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wie auch die gewünschte Umwelt- und Siedlungsentwicklung (§ 14 StrG).

Grundlage für diese Planung ist das 2018 vom Regierungsrat beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK), mit dem der Regierungsrat die Grundsätze seiner Verkehrspolitik festgelegt hat. Die mit dem GVK definierten Leitsätze stützen sich auf den kantonalen Richtplan sowie die langfristigen allgemeinen Ziele des Regierungsrates und berücksichtigen die Beschlüsse des Kantonsrates für den öV, die Strassen und den Luftverkehr. Aus den Leitsätzen sind konkrete Ziele abgeleitet, die beschreiben, welche Zustände das Verkehrssystem bis 2030 erreichen soll und welche Entwicklungen angestrebt sind.

Für die «Strategie 3: Strassen» ist das kantonale Strassennetz abschnittsweise in die Funktionen Durchleiten, Verbinden und Erschliessen unterteilt. Der Kanton optimiert die Bewirtschaftung des Strassennetzes in den hochbelasteten urbanen Gebieten. Mittels Verkehrssteuerung wird der Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz gebündelt, Stauzeiten werden möglichst verkürzt sowie der MIV und öV flüssiger und zuverlässiger gemacht. Er verbessert die Siedlungsverträglichkeit der Staatsstrassen mittels Betriebs- und Gestaltungsmaßnahmen. Angestrebt werden eine homogene, dem Umfeld angepasste Geschwindigkeit, die Verringerung der Trennwirkung, die Verbesserung der Sicherheit und die Gewährleistung einer guten Aufenthaltsqualität im Strassenraum. Das Angebot für den Velo- und Fussverkehr wird attraktiver und sicherer ausgestaltet. Der Kanton sichert durch bauliche und betriebliche Massnahmen kurze und zuverlässige Reisezeiten von Tram und Bus.

Die im Bauprogramm verzeichneten Massnahmen tragen dazu bei, diese Ziele und Strategien des GVK zu erreichen. Die Massnahmen sind ebenso konform zu den beim Bund eingereichten Agglomerationsprogrammen Limmattal, Stadt Zürich-Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland.

#### **D. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm**

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2020 94 Mio., für 2021 119 Mio. und für 2022 111 Mio. Franken. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung (gerundete Beträge in Mio. Franken).

Aufgrund der Übergabe der zusätzlichen Nationalstrassenabschnitte an den Bund im Jahr 2020 wurde eine ausserordentliche Abschreibung von 60 Mio. Franken vorgenommen.

**Gesamtrechnung**

(Budgetierte Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2018	Schätzung 2019	KEF 2020	KEF 2021	KEF 2022
<b>Bruttoausgaben</b>					
<b>Nationalstrassen</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>8</b>
<b>Staatsstrassen:</b>	<b>109</b>	<b>99</b>	<b>91</b>	<b>125</b>	<b>128</b>
– Fussgängeranlagen	5	8	7	7	7
– Uferwege	0	0	6	6	6
– Radverkehrsanlagen	13	15	15	15	15
– Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strassen- infrastruktur für den öV)	75	60	56	90	93
– Verkehrsmanagement	7	10	5	5	5
– Lärmschutz	9	6	2	2	2
<b>Werkhöfe</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>6</b>
<b>Summe Bruttoinvestitionen</b>	<b>112</b>	<b>117</b>	<b>108</b>	<b>150</b>	<b>142</b>
<b>abzüglich Beiträge Dritter</b>					
Nationalstrassen	–1	–9	–2	–9	–6
Staatsstrassen	–7	–12	–12	–22	–25
Werkhöfe	0	0	0	0	0
<b>Summe Beiträge Dritter</b>	<b>–8</b>	<b>–21</b>	<b>–14</b>	<b>–31</b>	<b>–31</b>
<b>Nettoausgaben</b>					
Nationalstrassen	0	4	0	2	2
Staatsstrassen	102	87	79	103	103
Werkhöfe	2	5	15	14	6
<b>Summe Nettoinvestitionen</b>	<b>104</b>	<b>96</b>	<b>94</b>	<b>119</b>	<b>111</b>
<b>Fondsbelastungen</b>					
Abschreibungen (einschliesslich der ausser- ordentlichen Abschreibungen der Nationalstrassen wegen NFA)	48	54	112	57	58

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Carmen Walker Späh

Die Staatschreiberin:

Kathrin Arioli