

Sitzung vom 19. März 2025

**282. Anfrage (Tschau Stau – wie weiter im Kanton Zürich?)**

Kantonsrat Tumasch Mischol, Hombrechtikon, und Mitunterzeichnende haben am 10. Dezember 2024 folgende Anfrage eingereicht:

Am 24. November 2024 haben die Schweizer Stimmberechtigten den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen abgelehnt. Betroffen sind sechs geplante Autobahn-Projekte, die nun nicht umgesetzt werden. Bei diesen Projekten ist der Kanton Zürich nicht direkt betroffen.

Im kommenden Ausbauschnitt für die Nationalstrassen sind für den Kanton Zürich wesentliche Projekte vorgesehen. Zum einen ist dies die Lückenschliessung der Oberlandautobahn zwischen dem Anschluss Uster Ost und dem Betzholzkreisel in Hinwil. Heute schon durchfahren täglich mehr Fahrzeuge die Stadt Wetzikon als durchschnittlich durch den Gotthard. Stau ist ein tägliches Ärgernis, ebenso wie der Ausweichverkehr in die umliegenden Gemeinden im Zürcher Oberland. Ein weiteres wichtiges Strassenprojekt für den Kanton Zürich ist die Glatttalautobahn. Die Projekte haben gemeinsam, dass sie heute schon bestehenden Engpässen auf der Strasse entgegenwirken.

Die Engpässe auf dem Schienennetz werden im kommenden Ausbauschnitt 2035 der Bahn behandelt. Die Schlüsselprojekte für den Kanton Zürich sind der Brüttenertunnel zwischen Winterthur und Bassersdorf bzw. Dietlikon, der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen um ein viertes Gleis oder den Doppelspurausbau Uster – Aathal.

Der Regierungsrat wird um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Das abgestimmte Zusammenspiel zwischen Nationalstrassen- und Bahnprojekten war eine Schweizer Selbstverständlichkeit über die letzten Jahrzehnte. Wie stellt sich der Regierungsrat zum Volksentscheid vom 24. November 2024? Welche Auswirkungen sieht er für den Kanton Zürich? Wie stellt sich der Regierungsrat zur Aussage, dass die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden sollen, damit die Verkehrsadern des Kantons erhalten bleiben?
2. Welche Bedeutung misst der Regierungsrat generell den Projekten zu, welche im kommenden Ausbauschnitt für die Nationalstrassen vorgesehen sind in Bezug auf die Gesamtleistung des Verkehrssystems und der Volkswirtschaft? Namentlich bei der Lückenschliessung Oberlandautobahn und der Glatttalautobahn? Wie beurteilt der Regierungsrat die heutige Belastung in den betroffenen Gebieten?

3. Bei der Verkehrsplanung setzt der Kanton Zürich auf die Realisierung der Engpässe im Nationalstrassennetz. Angenommen, der Bund verzichtet generell auf einen weiteren Ausbau. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass das weitere Verkehrsaufkommen auf der Strasse komplett mit dem ÖV oder allfälligen flankierenden Massnahmen beim Verkehrsnetz aufgefangen werden kann? Welche Massnahmen müssten ergriffen werden?
4. Wie wird der Regierungsrat beim Bund darauf hinwirken, dass die Strassenprojekte trotzdem weiterverfolgt werden?
5. Aufgrund des Volksentscheids ist zu befürchten, dass die Lückenschliessung Oberlandautobahn sich weiter verzögert. Insbesondere für die durch den Umgehungsverkehr der überlasteten Aathalachse stark in Mitleidenschaft gezogenen Gemeinden ist aufgrund des weiter steigenden Verkehrsaufkommens mit einer Mehrbelastung zu rechnen, Dagegen sind dringend flankierende Massnahmen zu ergreifen. Wann, wie und in welchem Zeitrahmen sieht der Kanton diese vor?
6. Der Bund hat die Oberlandautobahn per 1. Januar 2020 übernommen. Welches wären die Voraussetzungen, dass der Kanton Zürich die Lückenschliessung in Eigenregie weiter planen und ausführen könnte?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Tumasch Mischol, Hombrechtikon, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat hat das Ergebnis der Volksabstimmung vom 24. November 2024 zur Kenntnis genommen. Das Abstimmungsergebnis zeigt, dass die Mehrheit der Stimmberechtigten Infrastrukturprojekte im Strassenverkehr derzeit kritisch beurteilt. Mit dem kantonalen Richtplan, dem Gesamtverkehrskonzept GVK 2018 (RRB Nr. 25/2018) und den Agglomerationsprogrammen verfügt der Kanton Zürich aber über bewährte Planungsinstrumente, die eine auf alle Verkehrsträger ausgerichtete Weiterentwicklung des Verkehrssystems ermöglichen. Die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems orientiert sich an den Erreichbarkeits- bzw. Erschliessungsvorgaben des Raumordnungskonzepts als Teil des kantonalen Richtplans. Wesentliche Stossrichtung ist dabei der angemessene Einsatz und die entsprechende Entwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel.

Zu Fragen 2 und 4:

Der Regierungsrat misst der Verkehrsinfrastruktur eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung zu und setzt sich entsprechend intensiv mit der Entwicklung des Strassennetzes und den Nationalstrassenprojekten im Kanton Zürich auseinander. Neben den in der Anfrage genannten Projekten der Lückenschliessung Oberlandautobahn und der Glattalautobahn ist auch der Ausbau der Umfahrung Winterthur zu erwähnen. Wie das Bundesamt für Strassen sieht auch der Regierungsrat bei diesen drei Vorhaben den grössten Handlungsbedarf im Kanton Zürich. Der Kanton Zürich übernimmt bei diesen drei Grossvorhaben eine tragende Rolle – insbesondere für die angrenzende Gebietsplanung, die Entwicklungsplanung des angrenzenden Kantonsstrassennetzes und die Finanzierungsplanung von Kosten, die nicht vom Bund getragen werden. In diesem Rahmen begleiten die kantonalen Fachstellen die Vorhaben des Bundes, unterstützen die Bundesstellen bei der Planung und Projektierung und bringen kantonale sowie kommunale Interessen ein.

Zu Frage 3:

Die nationalen Vorhaben zur Lückenschliessung sorgen grundsätzlich für eine Entlastung des untergeordneten Strassennetzes auf definierten Abschnitten. Während bei der Glattalautobahn primär die Engpassbeseitigung im Fokus steht, ist bei der Oberlandautobahn zu beachten, dass die neuen Kapazitäten nicht zu zusätzlichem Verkehr auf dem zu entlastenden Netz führen.

Beide Vorhaben verbessern die Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV), sodass mit einer (proportional zu anderen Verkehrsmitteln) Zunahme des MIV zu rechnen ist. Daraus ergibt sich ein Zielkonflikt zu den Vorgaben des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts GVK 2018. Somit sind Steuerungsmassnahmen erforderlich, die es im Lichte der Nationalstrassenplanungen zu entwickeln gilt. Zentral dürfte dabei insbesondere der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie der Veloinfrastruktur sein, da ein grosser Anteil des MIV kurze Distanzen (unter 3 km) betrifft.

Zu Frage 5:

Die Projektierungsarbeiten durch die Bundesstellen laufen weiter, weshalb der Regierungsrat die Befürchtung einer Verzögerung derzeit nicht teilt. Hinsichtlich des Kantonsstrassennetzes und dessen Belastung sind die Fachstellen des Kantons kontinuierlich an der Überprüfung und der Ausarbeitung von Massnahmen, um unerwünschten Effekten, wie Stau, Lärm und Luftbelastung, entgegenzuwirken. Diese Effekte entstehen im Wesentlichen durch den grossen Anteil des MIV an der Verkehrsmittelwahl. Derzeit werden beispielsweise im Oberland neben der

Projektierung der Oberlandautobahn in mehreren Planungen die Möglichkeiten zu einer besseren Bündelung und einer verträglichen Abwicklung des MIV auf dem Kantonsstrassennetz geprüft und Lösungen entworfen. Die kantonalen Stellen sind dazu mit den betroffenen Gemeinden in einem engen Austausch.

Zu Frage 6:

Die Planung und Realisierung der Oberlandautobahn ist Aufgabe des Bundes. Damit der Kanton Zürich die Oberlandautobahn selbst planen und realisieren könnte, müsste die Strasse aus dem Nationalstrassennetz entlassen werden. Dies würde den Kanton jedoch vor planungsrechtliche, personelle und finanzielle Herausforderungen stellen, weshalb bei einer Übernahme des Projekts mit entsprechenden Verzögerungen zu rechnen wäre.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**