

### **3. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2026-2028**

Antrag des Regierungsrates vom 27. August 2025 und Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 21. Oktober 2025

Vorlage 6039

*Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Das Bauprogramm der Staatsstrassen für die kommenden drei Jahre wird immer im Herbst in der Kommission präsentiert und dann anschliessend dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme gebracht. Die vorberatende Kommission, die KPB, hat die Vorlage 6039 an drei Sitzungen beraten, und ihre Fragen wurden von den Verwaltungen der zwei zuständigen Direktionen kompetent beantwortet. Das Bauprogramm der Staatsstrassen ist, wie bekannt, ein Gemeinschaftswerk zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion. In diesem Jahr geht es um das Bauprogramm der Staatsstrassen der Jahre 2026 bis 2028, wobei von diesem Programm nur jene kantonalen Projekte erfasst werden, die mehr als 4 Millionen Franken Umfang haben. Der Bericht umfasst wie üblich auch grundsätzliche Fragestellungen zur Mobilität und beleuchtet das gesamte Strassen- und Wegnetz im Besitz des Kantons, wodurch Kantonstrassen, aber auch Velo- und Fusswege erfasst sind.

Aus strategischer Sicht verweist der Bericht der Regierung nach wie vor auf die Bedeutung des Gesamtverkehrskonzeptes aus dem Jahre 2018 sowie die regionalen Gesamtverkehrskonzepte als Ergänzung. Das Gesamtverkehrskonzept stimmt die Planungen aller Verkehrsträger, MIV (*Motorisierter Individualverkehr*), ÖV sowie Velo- und Fussverkehr für die Binnen- und Feinerschliessung, im Kanton Zürich mit der richtplanerischen Raumentwicklung sowohl im urbanen wie im ländlichen Raum so ab, dass eine differenzierte und ausreichende sowie umweltfreundliche und ressourcenschonende Mobilität für Gesellschaft und Wirtschaft ermöglicht wird. Ich weise in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Volkswirtschaftsdirektion in ihrem Bericht geschrieben hat, dass bei allen neuen Angeboten und Bauten auch dem Ressourcen- und Bodenverbrauch Gewicht beige messen werden soll, aber dass MIV und ÖV natürlich gleich zu behandeln sind. Neben dem Gesamtverkehrskonzept bilden auch die flankierenden regionalen Gesamtverkehrskonzepte die Grundlage für Lösungsansätze und Massnahmen für den Verkehr und die zu erwartende Siedlungstätigkeit. Zentral ist dabei die Abbildung der heutigen und der künftigen Verkehrsnachfrage, aber auch eine Schwachstellenanalyse, um eben den Handlungsbedarf zu ermitteln und Massnahmen zu definieren. Die Konzepte bilden auch eine wesentliche Grundlage für die Agglomerationsprogramme, welche finanziell stark ins Gewicht fallen.

Im Bericht der Regierung wird dargelegt, welche regionalen Gesamtverkehrskonzepte bereits abgeschlossen werden konnten und welche in den kommenden Jahren erneuert werden sollen. Es sind dies, zur Erläuterung, die regionalen Gesamtverkehrskonzepte der Regionen Limmattal, Glatttal und Zürcher Oberland. Bei den strategischen Mobilitätsherausforderungen betont die Regierung, gestützt auf

die Strategie DiNaMo (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*), die Bedeutung neuer Mobilitätsformen, generell die Chancen der Digitalisierung für die Nachhaltigkeit in der Mobilität. So sollen neue Mobilitätsformen und Technologien im Bereich der effizienten Verkehrsabwicklung weiter an Bedeutung zulegen. Es geht um das Ausloten von Möglichkeiten von Mobility as a Service bis zu einer Strategie für Mobility Pricing.

Im Bereich des automatisierten Fahrens wurde der Kanton Zürich initiativ und hat das Gremium «Allianz Automatisiertes Fahren», ALAUF, geschaffen. Ein erstes Pilotprojekt im Furttal in Kooperation mit den SBB ist erfolgreich angelaufen. Ein Erfolg zeichnet sich auch beim Förderprogramm für Ladeinfrastrukturen als Beispiel nachhaltiger Mobilitätsförderung ab. Bereits in der Hälfte der Laufzeit ist der Kreditrahmen von 50 Millionen Franken schon fast ausgeschöpft. Ebenfalls aus der Strategie DiNaMo wurden Anforderungen zum Verkehrsmanagement übernommen, wobei zurzeit ein zusammenfassendes Papier für eine koordinierte Verkehrsmanagementstrategie erarbeitet wird.

Wie im letzten Jahr spielte die Frage der Aufteilung der Mittel generell, aber auch die Priorisierung von Investitionen eine grosse Rolle in der Diskussion der KPB, dies kann auch dem Bericht der Regierung entnommen werden. Für die Priorisierung der Projekte wurde ein einheitlicher Kriterien- und Stufenkatalog angewendet, der einen Vergleich und eine einheitliche Bewertung ermöglichte. Nicht davon erfasst wurden Bauprojekte, für die bereits ein Ausgabenbeschluss vorliegt. Das gegenwärtige Bauprogramm ist denn auch klar durch die knapperen finanziellen Mittel und durch die Priorisierungsfrage geprägt. Der Strassenfonds selbst ist seit zwei Jahren einerseits durch sinkende Einnahmen, andererseits durch die Abgabe von über 70 Millionen Franken an die Gemeinden strukturell unterfinanziert, wie die Regierung in ihrem Bericht darlegte. Zudem haben die knapperen kantonalen Mittel generell über alle Staatsbereiche zu Verschiebungen und Streichungen geführt, eben auch im Strassenbauprogramm. Die Verschuldung des Strassenfonds betrug Ende 2024 396 Millionen Franken. Zudem, so hat die Baudirektion dargelegt, sind momentan wesentlich mehr Projekte im Portfolio eingestellt, als dafür Budget vorhanden wäre. Daher müssen im Rahmen der Priorisierung diverse Berichtprojekte verschoben, redimensioniert oder gestoppt werden. Die einzelnen Projekte aus dem Bauprogramm sind je nach Umsetzungsstand in ein Mittel- und Langfristprogramm oder ein Programm Bauprojekt/Realisierung unterteilt. Gerade in Bezug auf die Investitionspriorisierung ist nun das Mittel- und Langfristprogramm relevant. Dabei sind Vorhaben erfasst, die zwar noch nicht im Kantonsrat behandelt worden sind, für die aber in der entsprechenden KEF-Periode (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) ein, wie die Regierung schreibt, relevanter Meilenstein geplant ist. Die wie bereits im letzten Jahr vorgenommene Priorisierung hat indes markante planungstechnische Auswirkungen gerade auf etliche langjährige Bauvorhaben, die keine Aufnahme in den KEF 2026 bis 2029 gefunden haben. Allerdings bedeutet eine Nicht-Aufnahme in den laufenden KEF noch keinen Stopp oder keine Sistierung, diesen Unterschied hat die Baudirektion in der KPB deutlich gemacht. So wurde bei der Umfahrungsstrasse Eglisau, deren Objektkredit momentan ausgearbeitet wird, aufgrund der

langen Umsetzungszeit keine Prüfung für die Aufnahme in den KF 2026 vorgenommen. Eine spätere Aufnahme kann geprüft und neu beurteilt werden. Auch die Verlegung der Strasse im Neeracherried und die Umfahrung von Grünigen wurden aufgrund tieferer Priorisierung nicht in den KEF 2026 bis 2029 aufgenommen, wobei bei der Letzteren mit einer Überprüfung bereits auf die nächste KEF-Periode zu rechnen ist. Ebenso sind diverse weitere, für die entsprechenden Regionen wesentliche Bauvorhaben aufgrund tieferer Priorisierung entweder projektmässig angepasst oder gar nicht in den KEF 2026 bis 2029 aufgenommen worden. Es handelt sich – und die Liste ist hier nicht abschliessend – beispielsweise um den Busbahnhof und die Velomassnahmen beim Bahnhof Nord in Regensdorf, den Neubau der SBB-Unterführung in Uster. Ebenfalls nicht in den KEF 2026 bis 2029 aufgenommen worden sind die Velobahn Schlieren und die Radweg-Schwachstellenbehebung in Aesch, wobei bei der Letzteren die Überprüfung auf die kommende KEF-Periode wieder angegangen werden soll. Dies verdeutlicht den Aspekt der rollenden Planung.

Sistert oder gestoppt wurden aber beispielsweise der Seeuferweg in Wädenswil, die Velobahn in Schlieren und in Dübendorf das BGK (*Betriebs- und Gestaltungskonzept*) beim sogenannten Memphisknoten. Aufnahme in den KEF 2026 bis 2029 gefunden haben hingegen folgende Bauprojekte, und auch hier ist die Liste nicht abschliessend: der Fils Bleu (*Freiraumkonzept Glatt*), die Verlängerung der Glatttalbahn in Kloten, der Parkway in Dübendorf und in Zollikon und Zumikon Radweglückenschliessungen. Ebenfalls darauf hinzuweisen ist natürlich, dass bereits Bauprojekte in Bearbeitung sind. Es geht dabei um die Strasse durch den Hardwald in Bülach, die Radweglückenschliessung bei Rorbas, die Busspur in Dübendorf, die Radweglückenschliessung Hombrechtikon–Grünigen, das sind Objektkredite, die dieser Rat bereits behandelt hat. Ebenfalls in das Bauprogramm aufgenommen worden sind die Affolternstrasse und die Bergstrasse in Regensdorf respektive Richterswil oder aber die Veloschnellroute bei Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen. Ich verzichte natürlich darauf, alle Projekte zu erwähnen, für die Jahre 2026 bis 2028 sind 411 Millionen Franken Nettoinvestitionen geplant.

Die KPB hat das Geschäft, wie erwähnt, an drei Sitzungen beraten, Fragen gestellt und für etliche Projekte Detailwissen eingefordert. Vor allem die Frage der Finanzen sowie jene zum Meccano der Priorisierung hat in der KPB zu einem Strauss von Fragen geführt. Das Thema des Aufstockens des Strassenfonds wurde ebenfalls vorgebracht, auch die Uferwege waren wieder Gegenstand der Diskussion. Die Mitglieder der Kommission wie auch deren Fraktionskolleginnen und -kollegen werden in ihren Voten im Anschluss sicherlich sowohl regionalpolitisch relevante Aspekte beleuchten wie auch eine generelle Einschätzung zum Bauprogramm der Staatsstrassen für alle erfassten Verkehrsformen vornehmen.

Namens der einstimmigen Kommission für Planung und Bau danke ich der Regierung und der Verwaltung für die Beantwortung aller unserer Fragen und bitte Sie, die Vorlage 6039 und damit das Bauprogramm der Staatsstrassen des Regierungsrates für die Jahre 2026 bis 2028 zur Kenntnis zu nehmen. Besten Dank.

*Walter Honegger (SVP, Wald):* Diese Kenntnisnahme des Bauprogramms über die Staatsstrassen über die nächsten drei Jahre ist dieses Jahr ein Stück weit mit Sprengstoff versehen, da durch die Priorisierung der Ausgaben durch den Regierungsrat etliche, schon lange geplante und von der Bevölkerung auch erhoffte Realisierungen in weite Ferne gerückt sind. Einige Projekte wurden sogar ganz gestrichen und werden wohl erst wieder in den Fokus gelangen, wenn der Druck genügend gross ist oder wenn ein neues Projekt die ursprüngliche Lösung ersetzen könnte.

Die ganze Misere ist hauptsächlich dem Zustand des Strassenfonds geschuldet. Denn wenn dieser besser dastehen würde, müssten die Verschiebungen wohl kaum gemacht werden. Es ist nun eben eine Tatsache, dass aufgrund des aktuell zufließenden Geldes in den Fonds jährlich im Schnitt nur noch netto rund 140 Millionen Franken verwendet werden können. Diese teilen sich wiederum auf, und zwar 20 Millionen Franken für Fahrradanlagen, rund 20 Millionen Franken für Fußgängerstreifen, Uferwege, das Verkehrsmanagement, Werkhöfe und den Lärmschutz. Und dann verbleiben noch rund 100 Millionen für den Strassenbau. All dies reicht nun eben nicht aus, um alle Projekte zu finanzieren. Hier hat uns der Regierungsrat möglichst bald einen Vorschlag zu machen – und hat dies auch versprochen –, wie er sich die Zukunft vorstellt. Leider kann man sich jetzt schon vorstellen, dass dies wohl ein politisches Hickhack geben wird, wo die zukünftigen Gelder wohl herkommen sollen oder auf welche Projekte wir in Zukunft verzichten müssen. Mit der kompletten Streichung des ursprünglich geplanten Neubaus eines Radweges zwischen Hinwil und Ettenhausen hat dies der Regierungsrat ja zum Beispiel bereits gemacht und in diesem Fall sogar auf die Anliegen der Bevölkerung Rücksicht genommen.

Und dann gäbe es ja auch noch die Möglichkeit, zukünftige Projekte etwas einfacher und somit kostengünstiger zu planen, oder ist das falsch gedacht? An dieser Stelle möchte ich gerade auf das aktuelle Beispiel in Maur hinweisen, welches ja aus dem KEF entfernt wurde. Dieses zwischenzeitlich tief priorisierte Projekt der Ortsdurchfahrt in Maur am Greifensee zeigt es exemplarisch auf: Direktbetroffene und ein Teil der Bevölkerung leisteten vehement Widerstand gegen eine überraschende und kostspielige Aufwertung des gesamten Strassenraums mit einer durchgehenden Tempo-30-Zone, Kap-Haltestellen und weiteren Verschönerungen, die lokal zum Teil sogar eher als Verschandelung des Ortsbilds wahrgenommen werden. Im ländlichen Raum wäre vielleicht wieder mehr Augenmaß für einen flüssigen und sicheren Verkehr angezeigt. Da und dort hiesse es «zurück auf Feld 1» für neue und verhältnismässige Lösungen. Wer weiß, vielleicht könnte dies auch ein Ansatz sein für die zukünftige Schonung unseres Strassenfonds.

Die SVP/EDU-Fraktion nimmt das vorliegende Bauprogramm zustimmend zur Kenntnis.

*Roger Schmutz (SP, Wetzwil a. A.):* Die SP-Fraktion nimmt das Bauprogramm der Staatsstrassen murrend zur Kenntnis; murrend deshalb, weil sinnvolle Investitionen aus dem KEF gefallen sind, insbesondere Velo- und Seeuferwege. Wir anerkennen zwar, dass einige Investitionen in Veloverbindungen getätigt werden,

häufig fallen aber sinnvolle Massnahmen den Sparübungen zum Opfer. So soll beispielsweise in Zürich-Affoltern nur die Wehntalerstrasse ausgebaut werden, die Massnahmen für den Velo- und den Busverkehr hingegen wurden nicht in den KEF übernommen und auf die lange Bank geschoben. Auch die Velobahn Limmattal soll weiter aufgeschoben werden. Und in Birmensdorf und Aesch sowie in Bertschikon und Oberschneit müssen die Velofahrer weiterhin warten, bis sie mit dem Velo sicher zwischen diesen Orten hin und her fahren können.

Grundsätzlich lässt sich fragen, wie strategisch und verlässlich die Planungen des Kantons überhaupt sind. Es wird geplant und dann doch nicht ausgeführt. So ist zum Beispiel der Kanton selbst auf die Gemeinde Horgen zugegangen, weil sich bei der dortigen Kehrichtverwertungsanlage der Verkehr regelmässig auf die Kantsstrasse zurückstaut. Es wurden Massnahmen geplant und die Gemeinde hat entsprechende Ausgaben budgetiert. Nun lässt sie der Kanton sitzen, verschiebt den Ausbau und schaut dem Stau weiter zu. Noch verheerender sieht es bei den Uferwegen aus. Der Kanton müsste jährlich 6 Millionen Franken ins Budget einstellen. Es grenzt an Arbeitsverweigerung, wenn für die sich in Planung befindenden Projekte in Seeuferwege 2026 nur gerade 11 Prozent, 2027 sogar weniger als 5 Prozent und 2028 immer noch bescheidene 20 Prozent von diesen 6 Millionen Franken überhaupt aufgenommen werden. Aber dazu werden wir unter Traktandum 8 zum Thesaurierenden Fonds für Seeuferwege (*KR-Nr. 61b/2021*) zurückkommen.

Kurz zusammengefasst: Die SP-Fraktion nimmt das Bauprogramm Staatsstrassen zur Kenntnis. Sie wünscht sich, dass in Zukunft dem Veloverkehr und den Uferwegen höhere Priorität eingeräumt wird.

*Simon Vlk (FDP, Uster):* Vielen Dank für den aufschlussreichen Bericht, welcher auch dieses Jahr wieder im Zeichen der schwierigen finanziellen Lage des Strassenfonds steht. Bereits heute weist der Fonds fast 400 Millionen Franken Schulden aus. Für die kommenden Jahre wird zudem erwartet, dass die Einlagen geringer ausfallen werden als der Anstieg an vorfinanzierten Bauten, weshalb die Verschuldung des Fonds voraussichtlich weiter ansteigen wird. Vor diesem Hintergrund, dass sich die Schere zwischen den Einnahmen und Ausgaben ohne Gegenmassnahmen immer weiter öffnen würde, begrüsst die FDP die vorgenommenen Priorisierungen ausdrücklich. Es ist leider eine Tatsache, dass die jährlich zu entrichtenden Beitragszahlungen des Fonds für den Unterhalt an Gemeindestrassen sowie die zunehmende Anzahl an bekanntlich abgabebefreiten Elektrofahrzeugen die finanzielle Ausgeglichenheit des Fonds aus der Balance geworfen haben. Umso mehr würden jegliche zusätzliche fixe Auslagen, wie beispielsweise die Schaffung von neuen thesaurierenden Fonds, die finanzielle Lage des Strassenfonds weiter verschlechtern sowie dessen finanzielle Flexibilität empfindlich einschränken. Sparen bringt selten Freude, und so werden auch mehrere Bauprojekte in meinem Bezirk um mindestens ein Jahr nach hinten verschoben. Umso wichtiger erscheint es der FDP vor diesem Hintergrund, dass wir in der angespannten

Finanzlage des Fonds regionale Partikularinteressen hintenanstellen und so mit-helfen, den Strassenfonds finanziell zu entlasten, damit dieser wieder auf eine so-lide Basis kommen kann.

Im letzten Jahr nahm die Anzahl Staustunden auf den Nationalstrassen schweiz-weit um 14 Prozent zu, wobei der Kanton Zürich wiederum eine besonders starke Zunahme verzeichnete. Dies führt zwangsläufig dazu, dass auch der Druck auf unsere kantonalen Strassen weiter ansteigt. In Anbetracht der zahlreichen auf-kommenden Ansprüche an den Fonds darf nicht vergessen werden, dass es die Autofahrenden sind, welche diesen grösstenteils finanzieren. Die FDP bittet den Regierungsrat, diesen Umstand bei der nächsten Priorisierungsrunde entspre-chend zu berücksichtigen.

Zum Schluss noch etwas Erfreulicheres: Die FDP ist stolz darauf, dass der Kanton Zürich im zukunftsträchtigen Feld des automatisierten Fahrens schweizweit eine der Führungsrollen einnimmt, wie dies das Pilotprojekt mit selbstfahrenden ÖV-Fahrzeugen im Furttal beweist. Mit diesem Projekt positioniert sich der Kanton Zürich als treibende Kraft einer zukunftsfähigen Mobilität und setzt auf Innova-tion und Pioniergeist im ÖV. Zudem ist Zürich eines der Gründungsmitglieder der neuen kantonalen Austauschplattform für automatisiertes Fahren, ALAUF. Man darf bereits gespannt sein, welche zusätzlichen Chancen und Synergien aus dieser Allianz entstehen werden.

Die FDP nimmt das Bauprogramm der Staatsstrassen zustimmend zur Kenntnis. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

*Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich):* Das Strassenbauprogramm liegt vor, wir neh-men es zur Kenntnis. Der Bau und Unterhalt unserer Staatsstrassen genauso wie der Ausbau der Velowege und des Seeuferwegs werden aus dem Strassenfonds finanziert. Doch dieser steht zunehmend unter Druck. Warum ist das so? Die Kos-ten für Bau und Unterhalt sind um 27 Prozent gestiegen, während die Verkehrs-abgaben gleich geblieben sind. Das führt dazu, dass sich eine Verschuldung des Strassenfonds abzeichnet. Ein Teil des Fonds wird zudem zur Unterstützung der Gemeindestrassen verwendet, ein Schritt, der das Verursacherprinzip stärkt, was per se eine gute Sache ist, die Mittel aber schrumpfen lässt.

Wie bereits im letzten Jahr steht auch das aktuelle Strassenbauprogramm ganz im Zeichen einer Priorisierung der Projekte. Nun, es ist absolut richtig, Projekte kri-tisch zu prüfen, das gilt gerade auch für Strassenprojekte. Dass deshalb nicht alle Vorhaben gleichzeitig realisiert werden können, ist nachvollziehbar. Dennoch gibt uns das vorliegende Strassenbauprogramm zu denken. Von insgesamt 23 Pro-jekten im Mittel- und Langfristprogramm wurden sage und schreibe 13, das ist mehr als die Hälfte, aufgrund niedriger Priorität ganz aus dem KEF gestrichen. Weitere Projekte wurden auf Eis gelegt, verschoben oder ganz gestoppt. Nur sechs Projekte von diesen 23 aus dem Programm wären aktuell so weit, dass sie tatsäch-lich umgesetzt werden könnten; nicht sofort, aber sie sind so weit. Das ist eine sehr kleine Zahl. Besonders problematisch ist dabei, dass durch diese Priorisie-rungen wichtige Radwegprojekte verzögert und blockiert werden. Auch gesetzli-che Verpflichtungen, wie die Sanierung unterbrochener Wildtierverbindungen,

bleiben auf der Strecke. Das alles macht deutlich: Bei aller gebotenen Sparsamkeit dürfen zentrale Anliegen, wie sichere Velowege und funktionierende Wildtierkorridore, nicht zu kurz kommen.

Erfreulich aus dem Bericht ist die Offenheit für neue Formen der Mobilität. Innovative Ansätze wie Mobility as a Service und Mobility Pricing werden weiterverfolgt. Auch beim Lärmschutz bleibt der Fokus direkt an der Quelle, das begrüssen wir sehr. Statt komplizierter und teurer Massnahmen sind einfache und wirksame Lösungen gefragt. Dies sind beispielsweise Temporeduktionen. Diese können von den Gemeinden auch auf Kantsstrassen gezielt eingeführt werden und würden dazu beitragen, den Strassenlärm spürbar zu verringern.

In diesem Sinne nehmen wir das Programm zur Kenntnis, wir freuen uns auf das nächste Bauprogramm und wünschen uns, dass wichtige Projekte zukünftig mit mehr Tempo realisiert werden können.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen):* Es ist mir bis heute nicht klar, warum wir die strategische Strassenplanung, die wir heute behandeln, zur Kenntnis nehmen, während wir die strategische Immobilienplanung, also die LSI, genehmigen. Aber es sei so. Beide sind wichtige strategische Dokumente für die Investitionen der nächsten Jahre. Beide sind auch von den Investitionspriorisierungen massiv betroffen. Die gesamte Investitionsplanung wurde mit dieser Priorisierung faktisch ausser Kraft gesetzt. Was Barbara Franzen beschönigend als rollende Planung bezeichnet hat, ist eigentlich ein Verzicht auf die strategische Planung beziehungsweise die Strategie wird überrollt. Wir nehmen heute also eine Planung zur Kenntnis, die von offenen Punkten und Verschiebungen strotzt.

Zum Strassenfonds: Der Bestand im Strassenfonds reicht noch weit. Der Fonds bleibt in den nächsten 15 Jahren unter der Voraussetzung, dass alle geplanten Strassenprojekte realisiert werden, noch immer im grünen Bereich. Es sind aber diverse grössere Projekte zurückgestellt beziehungsweise gestrichen worden. Damit reicht der Fonds weit in die 40er-Jahre hinein, das hat uns auch der Amtschef des Amts für Mobilität (*Markus Traber*) bestätigt. Bis dann wird wohl auch eine Finanzierung neu aufgesetzt sein, Stichwort Elektromobilität.

Röbi Brunner (*Altkantonsrat Robert Brunner*) hat mich übrigens auf einen Satz im Geschäftsbericht 2017 hingewiesen, dort steht unter «Bemerkungen zum Strassenfonds»: «Ausserdem werden die angesparten Fondsmittel langfristig benötigt, um die anstehenden Grossprojekte ‹Rosengartentunnel› und ‹Umfahrung Eglisau› finanzieren zu können.» Das eine muss ja nun nicht mehr finanziert werden. Wenn wir auch das andere Grossprojekt, also die Umfahrung Eglisau, aus dem Portfolio streichen, haben wir nicht nur kurzfristig, sondern mittel- und langfristig genügend Mittel. Das wurde auch in der Fragenbeantwortung so bestätigt. Wir verzichten gerne zugunsten eines soliden Strassenfonds auf dieses Grossprojekt und investieren dafür in Fuss- und Velomassnahmen.

Ich habe schon in früheren Jahren beklagt, dass es einen Gap gebe zwischen den strategischen Grundlagen und dem effektiven Strassenbauprogramm. Diese Lücke ist nicht geschlossen, sondern im Gegenteil noch grösser geworden. Nach wie

vor werden in den ersten Kapiteln die strategischen Grundlagen grossspurig zitiert, die Gestaltung der Kantonstrassen zu öffentlichen Räumen und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs, namentlich in dicht besiedelten Räumen. Der Regierungsrat hat aber bei genau diesen Punkten, also ÖV, Fuss- und Veloverkehr, massiv gekürzt beziehungsweise diese in die Warteschlufe oder einen Schwebeszustand versetzt. Im Bauprogramm steht dann «nicht in den KEF aufgenommen». Vielleicht fällt dann der Regierungsrat doch noch einen Entscheid und das Projekt wird trotz Nicht-Aufnahme vorgezogen. Oder man nimmt es nächstes Jahr oder vielleicht erst in fünf Jahren oder gar nicht mehr in die Planung auf. Wir haben dazu einige KEF-Anträge eingebracht. So ist zum Beispiel die Velobahn im Limmattal Richtung Zürich betroffen, eine Velo-route mit einem sehr hohen Potenzial für eine Verkehrsverlagerung zugunsten des Veloverkehrs. Oder der Radweg nach Aesch ist sogar ganz sistiert. Verzögert oder gar gestoppt sind auch der Busbahnhof und Velomassnahmen in Regensdorf, Bahnhof Nord.

Viele kleinere Veloprojekte sind im Bauprogramm gar nicht erst enthalten, da ja nur die grösseren aufscheinen. Es ist zu befürchten, dass sich die Sanierung der Schwachstellen im Velowegnetz – wir kommen ja später vielleicht auch noch unter Traktandum 10 (*KR-Nrn. 364d/2020, 365b/2020 und 62b/2021*) zu diesem Punkt – daher noch weiter verzögert.

Unter den Projekten, bei denen unklar ist, um wie viele Jahre sie verzögert werden, ist auch die Verlagerung der Strasse Neeracherried oder die Wildbrücke Winkel 51. Es ist zu vermuten, dass uns auch andere verzögerte Bauprojekte mit Mehrkosten belasten werden. Die Verlässlichkeit, wann was gebaut werden soll, bleibt auf der Strecke. Das gibt eine enorme Planungsunsicherheit, insbesondere auch bei den Gemeinden, die mit ihren Planungen oft von den Bauprojekten des Kantons abhängig sind. Der Kanton ist meist Taktgeber und Partner bei nachgelagerten Projekten. Genau diese Sicherheit fällt weg. Das kostet Zeit und Nerven und letztlich auch viel Geld für Verzögerungen, Neu- und Umplanungen.

Der Wegfall der Verlässlichkeit ist aber auch staatspolitisch kritisch. Man kann so auch Projekte in den Boden reiten und die Staatsverdrossenheit vieler Bürgerinnen und Bürger befeuern. Wir nehmen also zur Kenntnis, dass wir geringe Kenntnis haben über die Planung für die nächsten Jahre. Aber ich kann nicht behaupten, ich hätte keine Kenntnis von diesem Programm.

*Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen):* Die Mitte dankt dem Regierungsrat für den ausführlichen Bericht zum Bauprogramm der Staatsstrassen 2026 bis 2028. Das Programm zeigt auf, welche Projekte geplant sind, aber auch vor welchen Herausforderungen unser Kanton im Bereich Verkehrsinfrastruktur steht, finanziell, planerisch und politisch. Wir haben steigende Anforderungen, begrenzte Mittel, komplexe Interessenlagen und ein Bevölkerungswachstum.

Wir unterstützen die im Gesamtverkehrskonzept verankerte Ausrichtung, die raumplanerische Abstimmung mit Entwicklungsgebieten, die Förderung des ÖV, des Velo- und des Fussverkehrs sowie die zunehmende Bedeutung von Digitali-

sierung und Verkehrsmanagement. Diese Leitlinien entsprechen der Verkehrspolitik eines wachsenden Kantons und sind im Sinne einer ausgewogenen, pragmatischen Mobilitätspolitik richtig gesetzt. Gleichzeitig wird deutlich, dass die operative Umsetzung anspruchsvoll bleibt. Finanzielle Grenzen, planerische Abhängigkeiten etwa von den SBB sowie die Vielzahl an Einsprachen bremsen einzelne Projekte aus. Das Bauprogramm zeigt es klar auf. Auch wenn es teilweise auf Unverständnis stösst, aus Sicht der Mitte ist es richtig, dass der Regierungsrat eine Priorisierung vorgenommen hat. Es ist schlicht nicht möglich, alle Projekte gleichzeitig anzugehen. Eine Konzentration auf jene Projekte, die verkehrlich am dringendsten sind, sicherheitsrelevante Verbesserungen bringen oder im Zusammenhang mit grossen Entwicklungsgebieten stehen, ist sinnvoll und entspricht einer verantwortungsvollen Planung. Das Programm zeigt, dass der Kanton hier bewusst Schwerpunkte setzt, etwa bei der Verlängerung der Glatttalbahn. Das Bauprogramm legt offen, dass wir uns ständig in Zielkonflikten bewegen zwischen Nachhaltigkeit und finanziellen Möglichkeiten, zwischen regionalem Nutzen und lokalem Widerstand, zwischen dem Wunsch nach schneller Umsetzung und der planerischen Komplexität grosser Projekte. Diese Spannungsfelder gehören jedoch zur Verkehrspolitik dazu, auch wenn die Verzögerungen, die durch Einsprachen entstehen, mühsam sind.

Die Mitte begrüßt, dass zahlreiche Veloprojekte weitergeführt und Lücken vorzu geschlossen werden. Gleichzeitig sehen wir, dass priorisiert wird und viele Projekte zurückgestellt wurden. Die bestehenden Lücken im Velonetz bleiben ein langfristiger Auftrag. Sie müssen im Auge behalten und kontinuierlich geschlossen werden; nicht alle auf einmal, aber Schritt für Schritt in sinnvoller Reihenfolge und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten.

Der Strassenfonds ist zum Sorgenkind geworden. Die Verschuldung wächst, das schmälert langfristig die Investitionsmöglichkeiten des Kantons. Es braucht hier eine breite Diskussion, wie die Finanzierung des Strassenfonds künftig gesichert werden kann. Deshalb sollten zum Beispiel auch Elektrofahrzeuge einen Beitrag an die Verkehrsabgaben leisten. Heute profitieren sie von der Infrastruktur, verursachen aber keine entsprechenden Einnahmen.

Dann haben wir das leide Thema «Uferwege», die nicht aus Unwillen, sondern aufgrund von Gegebenheiten vor Ort nicht so gebaut werden, wie sich einzelne Parteien dies wünschen. Wir sprechen später darüber. Die Mitte nimmt das Bauprogramm zur Kenntnis. Besten Dank.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Wenn dieses Bauprogramm etwas wunderbar illustriert, ist dies, wie weitgehend das sogenannte Priorisierungsprogramm der Regierung ist. Denn angesichts aller dort zu findenden Priorisierungen muss man zwangsläufig zum Schluss kommen, dass dies mehr ein Verhinderungs- als ein Priorisierungsprogramm ist. Und von diesen Verschiebungen sind nicht nur kleine Projekte, wie beispielsweise die Velobahn-Limmattal in Schlieren oder Radweglückenschliessungen in Fällanden und Aesch, betroffen, sondern auch wichtige grössere Projekte, wie beispielsweise die längst fällige Verlegung der Strasse aus dem Neeracherried, einem Moorschutzgebiet von nationaler Bedeutung. Sie ist

sogar komplett aus der Priorisierung des KEF 2026 bis 2029 gefallen. Die Strassenprojekte werden aber dann tendenziell trotzdem noch gebaut, dies ist dann auch eher eine fragwürdige Priorisierung. Das heisst, unser Kanton hat ein grösseres Finanzierungsproblem. Und angesichts dessen ist es wirklich bedenklich, dass die bürgerliche Ratsseite mit einer massiven Steuerreduktion liebäugelt, dabei aber auch noch unterstützt von den Grünliberalen.

Wir brauchen daher einen aus dem laufenden Budget finanzierten thesaurierenden Fonds für den Seeuferweg und für Radprojekte, damit diese Projekte gesichert und gebaut werden können. Wir fordern, dass speziell auch die Projekte des Individual- und Veloverkehrs zeitgerecht umgesetzt werden und nicht wie Hausaufgaben vor sich hergeschoben werden, bis es dann im Zeugnis ein «ungenügend» gibt. Auch sehen wir die gezeichneten dunklen Wolken über den Fondszustand als zu alarmistisch an, wird es doch auch ohne Priorisierungen wohl noch ein Jahrzehnt dauern, bis der Fonds wirklich leer ist. Und bis dahin bin ich mir sicher, dass durch die wachsende Elektromobilität auch eine neue Finanzierung für den Fonds gefunden wird. Dabei habe ich die noch zu schaffenden thesaurierenden Fonds für Rad- und Seeuferwege nicht mitkalkuliert, die sich indirekt ebenfalls positiv auf den Fondsbestand auswirken würden.

Die Alternative Liste nimmt das Bauprogramm entsprechend zur Kenntnis.

*Thomas Forrer (Griine, Erlenbach):* Nur ein kleines, kurzes Wort zur ewigen Verschuldungslitanei des Strassenfonds hier in diesem Rat: Sie alle kennen die Fondsentwicklung und Sie wissen alle, dass die Verschuldung noch nie so gering war wie 2023 und 2024. Dieses Jahr ist sie ein bisschen gestiegen, aber in den Jahrzehnten davor, in den 15 Jahren davor, war die Verschuldung massiv höher, ein x-Faches. Wir sind also gerade momentan am Punkt, wo die Verschuldung so klein ist wie noch nie, und es ist ganz schwierig, überhaupt von einer Verschuldung zu reden. Sie alle haben das Programm vor sich, wo Sie sehen, wie sich auch der Fondsbestand entwickelt. Der Fondsbestand ist heute so hoch wie noch nie. Und da von Verschuldung zu reden und da die Verschuldungslitanei anzusetzen, dünkt mich jetzt doch ein bisschen gewagt.

Das Zweite, das mich gewagt dünkt, wenn wir den Strassenfonds betrachten, ist, dass man sämtliche Projekte, von denen man denkt, dass sie bis 2040 realisiert werden könnten – konjunktiv: könnten –, dass man sie schon in die Fondskosten, in die zu berappenden Kosten einbezieht und dadurch eine riesige Verschuldung des Strassenfonds herbeireden kann. Ich würde sagen: Wenn ich die gegenwärtige Entwicklung des Strassenbaus anschaue und zum Beispiel die Volksabstimmungen über die grossen Projekte anschaue, wie zum Beispiel über den Rosengarten, wo die Bevölkerung nicht mehr bereit war mitzumachen, eine Milliarde für einen Tunnel auszugeben, da wäre ich jetzt nicht ganz so sicher, ob dann zum Beispiel eine Umfahrung Eglisau von der Bevölkerung angenommen wird. In diesem Sinne ist diese Verschuldung, die hier jetzt so grossgemacht wurde, spekulativ. Und ich denke, wir sollten nicht spekulativ planen, sondern wir sollten real planen, und darum bitte ich Sie, mit dieser Litanei der Verschuldung aufzuhören. Der Strassenfonds ist heute so wenig verschuldet wie praktisch noch nie.

*Daniel Wäfler (SVP, Gossau):* Ich bin als Vertreter des Bezirks Hinwil froh, dass die Städtli-Umfahrung Grüningen nicht zu den gestrichenen Projekten gehört, sondern weiterhin in der Planung ist. Denn gerade die Städtli-Umfahrung ist ein exemplarisches Beispiel eines Projektes, wo die Bevölkerung dahintersteht und wo auch der Individualverkehr und der öffentliche Verkehr durch die fehlende Infrastruktur stark betroffen sind. Dies können wir in der Region zurzeit erleben, weil in Gossau eine Baustelle ist, die über zweieinhalb Jahre eine Hauptachse zwischen Zürichsee und Wetzikon praktisch sperrt und dann auch eine Umleitung zur Folge hat, unter anderem über das Städtli Grüningen, welches historisch ist. Grundsätzlich begrüsse ich dieses haushälterische Wirtschaften der Regierung, das wir hier ja bestellen als Kantonsrat. Aber auf der anderen Seite ist es mir ein Anliegen festzuhalten, dass wir die wichtigen Infrastrukturen in den nächsten Jahren doch ausbauen müssen und nicht irgendwann eine Verstopfung provozieren, wenn eben im Städtli halt mal der Damm saniert werden muss oder sonst irgendwo im Kanton Zürich dann ein Problem, ein Engpass anfällt. Also hier dranbleiben, richtig priorisieren, und ich zähle – ich denke, mit der Bevölkerung aus Grüningen und Umgebung – auf die Realisierung der Städtli-Umfahrung ab 2029. Somit stimme ich gerne dem Staatsstrassenprogramm zu. Vielen Dank.

*Wilma Willi (Grüne, Stadel):* Als Vertreterin aus dem Bezirk Dielsdorf rede ich gerne zu zwei Projekten, zur Neeracherried-Strassenverlegung und zu Regensdorf, Wehntalerstrasse, Busbahnhof und Velomassnahmen.

Ich fange an mit dem Neeracherried: Wir hüten im Kanton Zürich mit dem Neeracherried eines der bedeutendsten Naturschutzgebiete der Schweiz. Seit 1987 ist bekannt, dass die Strasse durch das Ried verlegt werden muss. Dass dies Zeit braucht, war zu erwarten. Dass sorgfältig vorgegangen werden muss, war und ist nachvollziehbar. Dass das Vorhaben aufgrund einer tiefen Priorisierung nun nicht in den KEF 2026 bis 2029 aufgenommen wurde, nehmen wir zur Kenntnis. Aber ehrlich, dass wir nach 39 Jahren noch nicht weiter sind, ist äusserst bedauerlich. Und dass wir gemäss Webseite des Kantons mittlerweile nicht mit einem Baubeginn vor 2034 rechnen können, macht ratlos. Bis dann werden 47 Jahre seit dem Volksentscheid vergangen sein. Wir reden von einem halben Jahrhundert, das sollten wir uns mal auf der Zunge zergehen lassen. In der Zwischenzeit leidet diese sensible Landschaft sowie ihre Fauna und Flora, denn täglich fahren über 10'000 Fahrzeuge auf den zwei Strassen durch das Neeracherried. Neuere Angaben deuten sogar darauf hin, dass die Zahl für die beiden Kantonsstrassen doppelt so hoch liegen könnte. Und nicht nur die Natur, sondern auch die Einwohnerinnen und Einwohner von Höri brauchen die im Jahr 2020 ausgearbeitete Umfahrungsvariante. Klar sehen wir, dass der Regierungsrat das Projekt auf dem Radar hat, denn am 24. September dieses Jahres wurden die Ausgaben für die Zusatzaufwände bewilligt. Doch auch die Verzögerungen führen zu Mehrkosten, wie wir im RRB (*Regierungsratsbeschluss*) 975/2025 lesen konnten. Deshalb appellieren wir heute an Sie, geschätzter Regierungsrat, machen Sie vorwärts mit einem

mehrheitsfähigen Projekt. Ich zitiere den Baudirektor (*Regierungspräsident Martin Neukom*) auf der kantonalen Webseite: «Es ist mir wichtig, dass sowohl ein politisch breit abgestütztes als auch ein juristisch realisierbares Strassenprojekt entsteht.» Dem stimmen wir voll zu und das erwarten wir genau so. Im Jahr 2025, also zu Beginn dieses Jahres, machte die Regierung in vielen Gemeinden des Unterlands das Projekt mit einem Flyer bekannt, der auf das Video verwies, in dem die Linienführung der Umfahrung nah am Fischbach grafisch dargestellt und wie folgt begründet wird: «Kleinstmöglicher Eingriff in die Kulturlandschaft und möglichst weit weg von Siedlungen.» Das begrüssen wir und danken dafür. Und so ist es auch bewilligbar, da alles bereits geklärt wurde. Gerade jetzt braucht es Mut, nicht unsere gesamte Weihnachtswunschliste mit allen Nice-to-Haves in dieses Projekt einzupacken oder mit ihm zu verknüpfen. Wenn die Strassen endlich verlegt werden, wie im Jahr 2020 kommuniziert, gewinnen wir sehr, sehr viel Natur zurück. Wir gehen sparsam mit Kulturland um und wir schützen die Bevölkerung vor Lärm. Nur so gelingt uns eine zeitnahe und machbare Lösung dieses Jahrhundertproblems. Bitte packen wir es an, alle gemeinsam.

Und dann noch zu Regensdorf, Wehntalerstrasse, Busbahnhof und Velomassnahmen: Der Bezirk Dielsdorf gehört zu den Regionen im Kanton Zürich mit dem höchsten Anteil an motorisiertem Individualverkehr. Auch in Regensdorf, trotz eigenem S-Bahn-Anschluss, liegt dieser Anteil noch bei über 70 Prozent. Im gesamten Bezirk Dielsdorf rechnet der Kanton in den kommenden 15 Jahren mit rund 20 Prozent mehr Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Beschäftigten. Diese Zahlen präsentierte der Chef des Amts für Mobilität an einer Infoveranstaltung im September 2025 in Regensdorf. Obwohl die Wehntalerstrasse auf bis zu sechs Spuren ausgebaut werden soll, betonte Amtschef Markus Traber bei der Veranstaltung: Es gilt, den Verkehr auf flächeneffiziente Verkehrsmittel wie den ÖV und das Velo zu verlagern. (*Der Ratspräsident unterbricht die Votantin.*)

*Ratspräsident Beat Habegger:* Geschätzte Kollegin, die Redezeit beträgt fünf Minuten, es sind jetzt fünfeinhalb Minuten. Kommen Sie zum Abschluss und sonst können Sie ein zweites Mal sprechen.

*Wilma Willi fährt fort:* Mach ich. Danke.

*Andreas Keiser (SVP, Glattfelden):* Die Umfahrung Eglisau lag in Form eines Vorprojekts «light» auf und die Zahl der eingegangenen Einwendungen ist überschaubar. Das heisst für mich: Die Pläne für die Umfahrung Eglisau sind so konkret wie noch nie. Es geht jetzt also darum, die PS auf den Boden zu bringen und die Umfahrung Eglisau unter vernünftiger Interessenabwägung ohne Verzögerungen tatsächlich zu realisieren. Die Fakten liegen grossmehrheitlich auf dem Tisch. Wir haben Studien, wir haben Gutachten, wir haben eine gangbare und überzeugende Variante und wir haben die klare Forderung aus der Region, dass die heutige Verkehrssituation für sie nicht mehr tragbar ist, weder für die Anwohner hinsichtlich Wohn- und Lebensqualität noch für die Pendler oder für das Gewerbe, die alle, wie in jeder anderen Region in unserem Kanton auch, auf funktionierende

Verkehrswegen angewiesen sind. Was wir nicht haben, ist, mehr Zeit zu verlieren. Jeder weitere Aufschub bedeutet mehr Stau und gefährdet nicht zuletzt die langfristige Entwicklung dieser Grenzregion. Deshalb bitte ich den Regierungsrat, am Zeitplan betreffend die Umfahrung Eglisau unbedingt festzuhalten. Vielen Dank.

*Simon Vlk (FDP, Uster) spricht zum zweiten Mal:* Wir haben vorhin mehrfach faktenfrei gehört, der Strassenfonds hätte keine finanziellen Probleme und keine Schulden. Deshalb im Folgenden die Zahlen dazu, Stand 31. Dezember 2024: Der Bestand des Fonds beträgt 1,837 Milliarden Franken, das ist der Bestand. Die bereits vorfinanzierten Bauten, die Investitionen, die noch nicht abgeschrieben sind, betragen 2,233 Milliarden Franken. Es ist also ein Fakt, die aktuellen Schulden, Stand 31. Dezember 2024, betragen 396 Millionen Franken. Bleiben wir bei dem Fakten, besten Dank.

*Hans Egli (EDU, Steinmaur):* Ich möchte nur kurz eine Replik auf Wilma Willi bezüglich der Umfahrung Neeracherried geben. Es ist richtig, die Anwohnergemeinde hatte schon im Jahr 2020 mit dem Kanton, mit BirdLife (*Naturschutzorganisation*) eine bewilligungsfähige Variante favorisiert und entschieden, dass man diese so umsetzen möchte. Aber Sie wissen auch, wer wieder in dieses Projekt hineingegrätscht ist, es ist die Fachstelle Naturschutz. Es ist leider so, die Fachstelle Naturschutz verhindert ein Weiterentreiben dieses Projekts, eine Projektumsetzung. Und mit den Partikularinteressen der Fachstelle Naturschutz wird dieses ganze Projekt torpediert, verzögert und vielleicht sogar verhindert. Und ich möchte einfach hier zuhanden des Protokolls sagen: Es ist wirklich schade, wenn ein einziger Player in diesem ganzen Konstrukt mit einem Agieren des nicht Kooperativen und dem Nicht-bereit-Sein für einen Konsens alles verhindert. Das möchte ich hier einfach zuhanden des Protokolls sagen, und das ist wirklich sehr schade, das finden alle schade. Aber eine Fachstelle kann alles torpedieren. Danke vielmals.

*Stefan Schmid (SVP, Niederglatt):* Ich deklariere, dass ich Gemeindepräsident von Niederglatt bin, und möchte jetzt aufgrund der Voten von Kollegin Wilma Willi auch noch kurz sprechen, auch aufgrund des Votums von Hans Egli. Ich möchte mich bei beiden Votanten ausdrücklich bedanken. Wilma Willi hat es auf den Punkt gebracht, was eigentlich die Forderung der drei Gemeinden und BirdLife in diesem Projekt bezüglich der Linienführung wäre. Und Hans Egli hat es auch perfekt auf den Punkt gebracht, dass es offenbar einzelne Amtsstellen in diesem Kanton vermögen, ein solch wegweisendes Projekt, für welches die Gemeinde endlich Planungssicherheit will – nicht nur die Gemeinde Niederglatt, sondern auch Höri und Neerach, aber auch alle Grundeigentümer wollen diese Planungssicherheit –, ein solches Projekt abermals zu verzögern. Wir waren auf einem sehr guten Weg bei diesem Projekt, solange es in der Volkswirtschaftsdirektion war. Es war ein einvernehmlicher, sehr guter Prozess. Seit dem Wechsel in die Baudirektion hapert es leider. Ja, das ist zu bedauern, und ich habe mich auch schon gefragt, ob ich mal ein Postulat machen soll für einen Bericht, welchen

Frankenbetrag dieses Projekt, all diese Planungsleichen bezüglich Neeracherried über die letzten 20 Jahre an Kosten verursacht haben. Also insofern hören Sie aus meinem Votum eine gewisse Ernüchterung. Die Gemeinde Niederglatt, die anderen beiden Gemeinden und BirdLife wären eigentlich dafür, hier vorwärtszumachen, aber der Kanton oder gewisse Amtsstellen innerhalb der Baudirektion stehen sich gegenseitig im Weg – leider.

*Wilma Willi (Grüne, Stadel) spricht zum zweiten Mal:* Ich möchte noch kurz fertig sprechen über Regensdorf. Obwohl die Wehntalerstrasse in Regensdorf auf bis zu sechs Spuren ausgebaut werden soll, betonte Amtschef Markus Traber bei der Veranstaltung: «Es gilt den Verkehr auf flächeneffiziente Verkehrsmittel wie den ÖV und das Velo zu verlagern. Ein wichtiges Instrument zur entsprechenden Steuerung sind Mobilitätskonzepte wie jenes im Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord. Dort soll der ÖV mindestens 60 Prozent des Mehrverkehrs übernehmen.» So tönt es vom Kanton. Umso bedauerlicher ist es, dass nun lediglich ein Objektkredit von rund 76 Millionen Franken für die Wehntalerstrasse beantragt wird und der Kredit für den Busbahnhof sowie die Velomassnahmen erst später folgen soll. Dies wird mit einer tiefen Priorisierung begründet, was nun wirklich wenig nachvollziehbar ist. Ursprünglich war vorgesehen, dem Kantonsrat einen Rahmenkredit von 122 Millionen Franken zu unterbreiten, eben auch für die Velomassnahmen und für den Busbahnhof.

Wir bitten den Regierungsrat, das weitere Vorgehen baldmöglichst zu klären und die Priorisierung vorzunehmen und dies im KEF 2027 bis 2030 zu berücksichtigen; dies insbesondere deshalb, weil die Stimmberechtigten der Gemeinde Regensdorf bereits im Jahr 2020 95 Millionen Franken für die Umsetzung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur bewilligt haben und das Vorhaben nur im Verbund realisiert werden kann. Diese Verzögerung ist nicht nur ärgerlich, sondern zeigt, dass der Kanton momentan nicht wirklich zuverlässig ist. Das ist extrem bedauerlich.

Und geschätzte SVP, Walter Honegger, es braucht keinen Hickhack, sondern ich schlage vor, eine pragmatische und gemeinsame Lösung zu suchen. Dafür bieten wir gerne Hand. Danke.

Und dann nur noch kurz: Stefan Schmid und Hans Egli, Sie sind ja beide auch immer noch in dieser Projektgruppe. Wir glauben daran und ich hoffe, dass es bald vorwärtsgeht. Danke.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Jeweils im November diskutieren wir ja das Bauprogramm für die nächsten drei Jahre, was wir auch heute gemacht haben. Vielen Dank für Ihre verschiedenen Voten. Ich habe Sie schon letztes Mal im Zusammenhang mit dem Bauprogramm erstmals darauf hingewiesen, dass wir eine Investitionspriorisierung im KEF vornehmen müssen. Und in diesem Fall habe ich es bei den einzelnen Themen wie folgt formuliert: «Dieses Vorhaben wird derzeit infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026 bis 2029 aufgenommen.» Und auch dieses Jahr haben wir Ihnen aufgezeigt, wie die langfristige Entwicklung des Strassenfonds ist. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir

die Diskussion der Fondsgestaltung und der Verschuldung schon x-fach diskutiert haben, unter anderem im Zusammenhang mit dem Postulat «Strassengelder für Strassen» (KR-Nr. 346/2016), ich möchte das nicht alles wiederholen. Tatsache ist aber, dass es uns bis 2023 gelungen ist, die Verschuldung des Strassenfonds – und wir sind verschuldet – zu reduzieren, und dann kam halt die Umsetzung der PI Brunner (KR-Nr. 321/2013 von Altkantonsrat Robert Brunner) mit jährlich 70 Millionen Franken, die wir an die Gemeinden ausschütten. Und ich muss Ihnen sagen: Wie auch immer Sie den Strassenfonds beurteilen, wir haben jedes Jahr 70 Millionen Franken weniger zur Verfügung, und das schenkt ein. Es schenkt ein beim Bau von Strassen, es schenkt ein beim Bau von Radwegen und Fusswegen und auch von Uferwegen und bei der Gestaltung von Ortsdurchfahrten. 70 Millionen Franken fehlen einfach, und ich bitte, das doch irgendwann zur Kenntnis zu nehmen. Und ich appelliere auch an Sie, dass Sie den Strassenfonds jetzt bitte verschonen vor weiteren Belastungen, das verträgt es jetzt einfach nicht mehr.

Sie erwähnen das Beispiel «Rosengartenstrasse», ich sage dazu gerne etwas: Es ist einfach falsch zu behaupten, man hätte eine Milliarde für die Strasse ausgegeben. Sie wissen ganz genau, dass das ein gemeinsames Projekt war: eine Strasse, eine Tramverbindung, übrigens dann noch mit Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm. Also von dieser Milliarde wären dann noch 40 Prozent weggegangen, also einfach um, Kantonsrat Forrer, bei den Fakten zu bleiben.

Ich möchte gerne etwas zu den Veloprojekten sagen. Auch dieses Mal habe ich gehört, wir würden viel zu wenig für Veloprojekte tun. Ich erwähne nur zwei Grossprojekte, die Sie kennen: Vorlage 6036 für einen Zusatzkredit für Veloverbindungen und eine Busspur für das SBB-Grossprojekt «MehrSpur Zürich–Winterthur». Es geht hier um 105 Millionen Franken. Dann Vorlage 6031 im Zusammenhang mit der Verlängerung der Glatttalbahn: 100 Millionen Franken für eine Veloverbindung. Und wer behauptet, im Kanton Zürich würde zu wenig für das Velo ausgegeben und der Regierungsrat hätte keine Vorstellung, wie man das Velo fördern könne, dann muss ich einfach sagen: Bleiben Sie auch hier bei den Fakten. Mit diesen beiden Projekten sind die Mindestausgaben gemäss Strassen gesetz für zehn Jahre bereits ausgegeben.

Erlauben Sie mir, etwas zu den Nationalstrassen zu sagen, und dies auch aus aktuellem Grund: Wir durften ja erfreulicherweise die Einhausung Schwamendingen eröffnen, und auch 2027 werden wir dann mit dem Ausbau der Nordumfahrung einen weiteren wichtigen Meilenstein erfahren. Sie haben sicher das Gutachten von Prof. Dr. Ueli Weidmann von der ETH zum «Verkehr 45» und die entsprechende Priorisierung gelesen. Wir haben selbstverständlich diesen Expertenbericht auch ausführlich studiert, und das UVEK (*Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation*) plant ja eine Vernehmlassung bereits im nächsten Jahr 2026. Ich möchte positiv erwähnen, dass nach diesem Expertenbericht die Oberlandautobahn mit einer ersten Priorität – und zwar ganz hoch – eingestuft wurde. Wir können die Priorisierung auch für die Glatttalautobahn nachvollziehen, möchten aber, dass man dann kurz- und mittelfristige Massnahmen prüft. Bei der Umfahrung Winterthur – und da hatte ich natürlich schon entspre-

chende Anfragen auch seitens der Stadt Winterthur – können wir auch die Priorisierung und die Einstufung nachvollziehen, weil sie ziemlich genau mit dem Aussagen im Bericht zum «Verkehr 45» in zeitlicher Hinsicht zusammengehen. Und positiv sind auch die Stadtbahnprojekte, die ja gut beurteilt wurden. Und – das wird die Ustermer freuen – auch die Unterführung der Winterthurerstrasse in Uster wurde mit einer ersten Priorität bewertet.

Nächsten Donnerstag dürfen wir autonomes Fahren einen Schritt weiterbringen mit der Medienkonferenz und der Öffentlichkeitsarbeit zum autonomen Fahren in Furttal. Da freue ich mich sehr darauf.

Und im Übrigen danke ich Ihnen für Ihre Voten und dass Sie das Bauprogramm dieses Jahres auch zur Kenntnis nehmen. Vielen Dank.

*Ratspräsident Beat Habegger:* Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion den Bericht des Regierungsrates zum Strassenbauprogramm zur Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.