

Antrag des Regierungsrates vom 27. September 2017

5395

**Beschluss des Kantonsrates
über den Bericht des Regierungsrates
über das Bauprogramm der Staatsstrassen
für die Jahre 2018–2020**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 27. September 2017,

beschliesst:

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2018–2020 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 Version der Gesamtrevision vom 18. März 2014, dessen Teilrevisionen von 2015, 2016 und 2017 sowie das vom Regierungsrat im September 2006 beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK). Dieses wird im Nachgang zur Gesamterneuerung des kantonalen Richtplans überarbeitet. Die Neuauflage wird der Regierungsrat voraussichtlich Anfang 2018 beschliessen.

Die Einnahmen und die (Investitions-)Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im KEF 2018–2021, Planjahre 2018–2020, eingestellt. Aufgrund der Zuständigkeit des Bundes berücksichtigt das Bauprogramm in Bezug auf die Nationalstrassen nur die für den Kanton wichtigen oder finanzrelevanten Vorhaben.

Verschiedene Strassenabschnitte sind heute regelmässig überlastet. Der Regierungsrat unternimmt deshalb 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 Fahrrad- und Fusswegverbindungen vorgesehen.

Das Bauprogramm umfasst die Berichterstattung über die geplante kurz- und mittelfristige Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen zur Erreichung der übergeordneten Strategien und verkehrspolitischen Ziele. Unwägbarkeiten wie Rechtsmittel und Projekteinsprachen, einschliesslich der damit verbundenen Projektanpassungen, der Koordinationsbedarf mit anderen Bauträgern wie Gemeinden, Werken, privaten Anstösserinnen und Anstössern, aber auch beim Landerwerb sowie Verzögerungen beim Bau wirken sich auf die Programmabwicklung aus.

B. Strassenbauprogramm für die Jahre 2018–2020: 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, ergänzende Gehwege oder kombinierte Rad-/Gehwegenlagen zur sicheren Erschliessung von Neubaugebieten.

Zürichseeweg: Der Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Zürisee für alli» wurde mit dem am 1. April 2016 in Kraft gesetzten neuen Bestimmungen zum Uferwegbau im Strassengesetz umgesetzt. 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. Da die Planung und Projektierung von Uferwegen aufgrund der umweltrechtlichen Anforderungen und der Grundeigentumsverhältnisse sehr komplex sind, ist frühestens 2019 mit baureifen Bauprojekten zu rechnen. Auf dem Abschnitt zwischen dem Seeplatz und Giessen in Wädenswil wird derzeit unter Beteiligung der Stadt eine Machbarkeitsstudie für eine schwimmende Konstruktion erstellt. Diese wird dem ursprünglich geplanten Steg entlang des Ufers als Variante gegenübergestellt. Im Anschluss können ein Vorprojekt und dann ein Bauprojekt erarbeitet 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.

Velonetzplanung: Ziel der kantonalen Veloförderung ist es, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen (Kantonsratsbeschluss vom 1. November 2010, Vorlage 4664). Attraktive, sichere und durchgehende Veloverbindungen sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das Velo als Verkehrsmittel im Alltagsverkehr auf kurzen (0–5 km) bis mittleren Distanzen (5–15 km) stärker genutzt wird. Der vom Regierungsrat am 15. Juni 2016 beschlossene Velonetzplan (RRB Nr. 591/2016) dient den regionalen Planungsgruppen als Grundlage zur Überarbeitung der regionalen Richtpläne. Zusätzlich dazu hat die Volkswirtschaftsdirektion ein Umsetzungskonzept erarbeitet, in dem die Massnahmen ermittelt und priorisiert werden. Massnahmen zur Schliessung von Lücken sowie der Ausbau von Radinfrastrukturen in den Agglomerationsräumen haben Priorität.

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. Es ist erfahrungsgemäss auch weiterhin von jährlichen Aufwendungen von 2–3 Mio. Franken auszugehen. Zusätzlich ist in den Konzepten der regionalen Verkehrssteuerung (vgl. nachfolgend Ziff. 5) eine Reihe von Massnahmen für den öffentlichen Verkehr vorgesehen, wie zum Beispiel die im Berichtszeitraum zu erstellende Busspur zwischen Maur

und Fällanden. 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 (NAF) und damit verbunden einer Anpassung des Nationalstrassennetzes zu. Damit werden im Kanton Zürich auf den 1. Januar 2020 die Hirzelstrasse zwischen Horgen und Sihlbrugg sowie die Oberlandautobahn zwischen dem Brüttiseller Kreuz und der Kantonsgrenze bei Rüti in das Eigentum des Bundes übergehen und damit neue Nationalstrassen. Wegen der heutigen Lücke in der Oberlandautobahn zwischen den Anschlüssen Uster Ost und Betzholz-Kreisel wird auch der Strassenzug 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: Der Kantonsrat hat am 29. Mai 2017 mit der Teilrevision des Kapitels Verkehr die neue Linienführung im kantonalen Richtplan eingetragen (Vorlage 5179). Im nächsten Schritt ist die Richtplanänderung vom Bundesrat zu genehmigen. Im Hinblick auf die genannte Eigentumsübertragung prüft die Volkswirtschaftsdirektion, welche Planungsschritte bis Ende 2019 vorzunehmen sind, um bestmögliche Voraussetzungen für die Projektübergabe an den Bund zu gewährleisten.

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: Der Kantonsrat hat am 27. März 2017 mit der Teilrevision des Kapitels Verkehr die neue Linienführung im kantonalen Richtplan eingetragen (Vorlage 5179). Auch diese Verbindung wird auf den 1. Januar 2020 in das Nationalstrassennetz aufgenommen. Damit liegen die weitere Planung, die Projektierung und die Umsetzung des

Vorhabens in der Verantwortung des Bundes. Das Vorhaben ist im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthalten (Realisierungsschritt 2040). Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat im Rahmen der Gebietsplanung Bassersdorf–Dietlikon–Wangen–Brüttisellen Varianten der Linienführung im Bereich des Anschlusses Baltenswil untersucht und die Koordination mit dem Projekt Brüttener Tunnel der SBB sichergestellt. Damit ist bereits eine Vorarbeit für den nächsten Planungsschritt geleistet.

N1 Kantonsgrenze Aargau–Dreieck Zürich Nord (Ausbau Nordumfahrung Zürich): Der rasche 6-Spur-Ausbau des Nordrings und der Bau des 3. Gubristtunnels hat für den Regierungsrat höchste Priorität. Die rechtskräftige Plangenehmigung für den Ausbau zwischen Zürich-Affoltern und der Verzweigung Zürich Nord liegt vor und die Arbeiten haben begonnen. 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/KEF eingestellt. Derzeit werden noch die folgenden Projektanpassungen vom ASTRA bearbeitet:

- 100 m Überdeckung am Westportal des Gubristtunnels
- Verlegung des Halbanchlusses Weiningen in Richtung Limmattaler Kreuz
- Standort für die Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) Limmattal

Mit der Eröffnung der dritten Gubiströhre wird frühestens 2020 und mit dem Abschluss der Instandsetzungsarbeiten der bestehenden Tunnelröhren 2025 gerechnet. Die Mitfinanzierung der Überdeckung des Portalbereichs bei Weiningen durch den Kanton (Absichtserklärung vom 16. Dezember 2014) ist daher für die Periode dieses Bauprogramms nicht budgetwirksam. Da der Bundesrat das Generelle Projekt für die Überdeckung am 22. September 2017 genehmigt hat, wird der Regierungsrat dem Kantonsrat demnächst einen Beschluss für die Zusicherung des Beitrages beantragen.

SN 1.4 Schöneich–Aubruge, Einhausung der Autobahn Schwamendingen: Die Plangenehmigung durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde im Dezember 2015 erteilt. Die Fertigstellung ist für Ende 2024 geplant. Die Aufwendungen für den Beitrag des Kantons im Umfang von 73,3 Mio. Franken sind im Budget/KEF eingestellt.

Ausbauten im Raum Winterthur: Im Raum Winterthur sieht der Bund verschiedene Massnahmen vor. Für den Abschnitt der A1 zwischen Ohringen bis Effretikon erarbeitet das ASTRA derzeit ein Unterhaltsprojekt. Für den gesamten Abschnitt zwischen Oberwinterthur bis Effretikon will der Bund bis 2020 mit einer Pannestreifenumnut-

zung (PUN) als provisorische Massnahme die Kapazität erhöhen. Für den angrenzenden Abschnitt der A1 bis Zürich Ost wird ebenfalls ein Unterhaltsprojekt mit einer PUN erarbeitet. Die Planungsarbeiten zum 6-Spur-Ausbau der Umfahrung Winterthur werden parallel dazu vorangetrieben. Eine Inbetriebnahme ist allerdings nicht vor 2030 zu erwarten. Weiter projiziert das ASTRA den 4-Spur-Ausbau zwischen Kleinandelfingen und der Verzweigung Winterthur Nord, für den die Planaufgabe 2016 erfolgt ist. Mit einer Bauausführung kann auch bei günstigem Verlauf nicht vor 2020 gerechnet werden.

4. Staatsstrassen

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 den Ausführungsterminen.
- 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.

Einzelne, bedeutende Vorhaben mit Kosten über 3 Mio. Franken werden im Folgenden näher erläutert:

Adliswil, Zürichstrasse: Zwischen dem Anschluss der A3 Zürich Wollishofen und dem Zentrum Adliswil werden grosse Neuüberbauungen erstellt. Die Zürichstrasse wird für die Übernahme der neuen Funktion als städtische Hauptverkehrsstrasse ausgebaut. Das in Zusammenarbeit mit der Stadt Adliswil ausgearbeitete Projekt wurde im

Mai 2017 öffentlich aufgelegt. Es sind mehrere Einsprachen eingegangen. Für den Ausbau der Strasse, die Verkehrssteuerung durch Lichtsignalanlagen und die komplexe Busbevorzugungsanlage mit zentraler Busspur ist mit Kosten von rund 14,3 Mio. Franken zu rechnen. Der Anteil der Stadt Adliswil beträgt rund 5,8 Mio. Franken. Die Umsetzung der Massnahmen ist ab 2019 geplant.

Bassersdorf, Verlegung Kantonsstrasse: Die Trassierung des künftigen Brüttener Tunnels der SBB erfordert eine Verlegung der heutigen Bahnquerung der Baltenswilerstrasse. Die neue Strasse soll südlich der Gleisanlagen verlaufen und an die Zürichstrasse anschliessen. Weiter wird die Möglichkeit einer Weiterführung bis zur Klotenerstrasse im Bereich Grindel geprüft. Die Variantenwahl soll im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) erfolgen.

Bülach, Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald: Am 29. Mai 2017 hat der Kantonsrat einen Objektkredit für den vierstreifigen Ausbau der Strasse beschlossen (Vorlage 5288). Derzeit wird das Bauprojekt ausgearbeitet als Grundlage für die öffentliche Auflage und die Festsetzung gemäss §§ 16 und 17 StrG. Ohne Verzögerungen im weiteren Verfahren kann das Vorhaben ab 2020 umgesetzt werden.

Grüningen, 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 sei. Derzeit läuft ein Wettbewerbsverfahren, in dem interdisziplinäre Architekturteams an einer Optimierung des Projekts im Sinne der Hinweise der ENHK arbeiten. Damit soll eine bestmögliche Integration der Umfahrungsstrasse und des Brückenbauwerks in das anspruchsvolle landschaftliche und bauliche Umfeld gewährleistet werden. Auf der Grundlage des Ergebnisses wird voraussichtlich eine erneute Begutachtung durch die ENHK stattfinden. Damit erscheint eine Verwirklichung der Umfahrung Grüningen frühestens ab 2022 realistisch.

Eglisau, Schaffhauser- und Zürcherstrasse: Mit Beschluss vom 31. Mai 2016 hat sich der Regierungsrat dafür ausgesprochen, zwei Brückenvarianten für eine neue Umfahrung weiterzuerfolgen (RRB Nr. 523/2016). Aufgrund des Eingriffs in die bundesrechtlich geschützte Flusslandschaft bleibt die Lösungsfindung dafür sehr anspruchsvoll. Bis zur Verwirklichung einer neuen Umfahrung ist der Verkehrsfluss durch Eglisau mit Verkehrsmanagementmassnahmen (Lichtsignalanlagen, Fussgängerübergängen und Knotenanpassungen) zu verbessern. Damit einhergehend wird der Strassenraum siedlungsverträglicher gestal-

tet. Ziel ist es, den Verkehrsfluss zu verstetigen, um Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Zweiradverkehr zu schaffen und die Ab- und Einbiegemöglichkeiten für den innerörtlichen motorisierten Individualverkehr zu verbessern. Das komplexe Vorhaben ist inzwischen mit den weiteren Bedürfnissen der Gemeinde abgestimmt, sodass eine Umsetzung der Massnahmen ab 2022 vorgesehen werden kann.

Limmattal, Ausbauten in Koordination mit der Limmattalbahn: Verschiedene Vorhaben stehen entweder im Zusammenhang mit der Limmattalbahn oder sind darauf abzustimmen. Der Spatenstich für die erste Etappe erfolgte am 28. August 2017. Ziel ist es, die Zentren von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr und prognostizierten Mehrverkehr zu entlasten. Dazu soll ein Teil des Verkehrs aus der Achse Zürcher-/Badenerstrasse nördlich auf die Bern- und Überlandstrasse verlagert werden. Dies ermöglicht in den Stadtzentren eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Die Finanzierung der Massnahmen erfolgt zu einem grossen Teil durch den Kredit für die Limmattalbahn (Vorlage 5111). Ein Grossteil der Massnahmen ist im Agglomerationsprogramm Limmattal enthalten, sodass mit Bundesbeiträgen gerechnet werden kann.

Die Verlagerung auf die Bern-/Überlandstrasse erlaubt die Führung der Limmattalbahn auf der Achse Zürich-/Badenerstrasse. Die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsknoten in den Spitzenstunden ist unter dieser Voraussetzung ausreichend. Die zuständigen Stellen des Kantons koordinieren mit der Limmattalbahn AG und den Gemeinden die verschiedenen Vorhaben insbesondere entlang der Bern- und der Überlandstrasse sowie entlang der Querachsen. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Vorhaben:

- *Dietikon, Bernstrasse:* Nachdem im Sommer 2017 die Brücke Schönenwerd über die Bahnlinie der SBB ersetzt wurde, wird nun der Knoten Schönenwerd ausgebaut, sodass der Verkehr zu den Zentren von Schlieren und Dietikon gut geregelt werden kann. Die Umsetzung ist bis Ende 2018 vorgesehen.
- *Dietikon, Mutschellenstrasse:* Die Mutschellenstrasse ist eine wichtige Querachse im Limmattal und bildet die Hauptverbindung zwischen dem Kantonsstrassennetz, den neuen Entwicklungsschwerpunkten und der Nationalstrasse A1. Mit dem Bau der Limmattalbahn wird auch der Knoten Mutschellenstrasse/Überlandstrasse angepasst und ausgebaut. Dies erfolgt zusammen mit dem Kanton Aargau. Für den Knoten Mutschellenstrasse/Silberstrasse und den Autobahnanschluss Dietikon erfolgt aufgrund des engen Zusammenhangs eine koordinierte Projektierung mit dem ASTRA. Dieses hat die Vorhaben in seine Planungen integriert. Mit einer Umsetzung kann frühestens ab 2020 gerechnet werden.

- *Dietikon, Überlandstrasse*: An der gesamten Überlandstrasse werden bei den Strassenkreuzungen zusätzliche Fahrstreifen hinzugefügt. Damit kann einerseits der verlagerte Verkehr aufgenommen werden und andererseits der Strassenraum den jeweiligen Bedürfnissen entsprechend angepasst werden. Im Bereich der Fahrweid sind flankierende verkehrliche Massnahmen zur Nordumfahrung vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird die neue Niederholzstrasse als Umfahrungsstrasse an die Überlandstrasse angeschlossen. Unter anderem sollen im Abschnitt von der Limmatbrücke bis zur Heimstrasse die bestehenden Fussgängerquerungen sowie verschiedene Arealerschliessungen verbessert werden. In der Weiningerstrasse wird zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs eine Busspur erstellt, die in beide Richtungen befahrbar ist. Ergänzend müssen auch die Limmatbrücken über den Oberwasserkanal der EKZ und den Fluss erweitert werden, um die vielseitigen Anforderungen erfüllen zu können. Sie werden insbesondere für die zukünftigen Bedürfnisse des Langsamverkehrs ausgelegt. Die Umsetzung aller Massnahmen beginnt frühestens ab 2020 und wird mit dem Bau der Limmattalbahn, 2. Etappe, koordiniert.
- *Schlieren, Bernstrasse/Engstringerstrasse*: Der Ausbau der Kreuzung ist ein Schlüsselprojekt. Eine neue Unterquerung der bestehenden Kreuzung in Ost-West-Richtung ermöglicht die Aufnahme des künftigen Mehrverkehrs in diesem Raum. Der Ausbau der Engstringerkreuzung wird voraussichtlich Investitionskosten von etwa 40 Mio. Franken bewirken. Eine Umsetzung ist ab 2020 bzw. nach Inbetriebnahme der Limmattalbahn, 1. Etappe, vorgesehen.
- *Schlieren, Bernstrasse/Überlandstrasse (Hallerknoten) bzw. Goldschlägistrasse*: Westlich des Engstringerknotens erfolgt die Instandsetzung und Anpassung des Knotens Bern-/Überlandstrasse (Hallerkreuzung) sowie durch die Stadt Schlieren der Anschluss der Goldschlägistrasse an die Bernstrasse. Diese Projekte werden bis im Herbst 2017 verwirklicht.
- *Schlieren, Zentrum, Neugestaltung Verkehrsführung*: Der Stadtplatz Schlieren wird als Grosskreisel ausgestaltet, der von der Limmattalbahn gequert wird. Die Haltestellenanordnung erlaubt bestmögliche Umsteigebeziehungen zwischen der Limmattalbahn und den Bussen. Die gestalterischen Massnahmen werden von der Stadt Schlieren geplant und finanziert. Die Umsetzung erfolgt durch die Limmattalbahn AG zusammen mit der 1. Etappe der Limmattalbahn. Die Kosten betragen voraussichtlich rund 8,5 Mio. Franken.

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 und den beteiligten Naturschutzorganisationen vorgestellt. In einer gemeinsamen Stellungnahme legten sie im Frühjahr 2017 ein eigenes Lösungskonzept vor, das derzeit von der Volkswirtschaftsdirektion geprüft wird. Der Regierungsrat wird voraussichtlich im Herbst 2017 über das weitere Vorgehen befinden.

Ottenbach, Obfelden, Autobahnzubringer zur N4 Anschluss Affoltern a. A.: Mit RRB Nr. 676/2016 wurde das bereinigte Auflageprojekt festgesetzt. Gegen diesen Beschluss wurden beim Verwaltungsgericht sieben Beschwerden eingereicht. Inzwischen wurden vier Beschwerden zurückgezogen. Die verbleibenden Beschwerden sind beim Verwaltungsgericht hängig. Ein Weiterzug der Beschwerden ans Bundesgericht kann den Baubeginn weiter verzögern. Die Bauzeit beträgt rund vier Jahre.

Die Umfahrung entlastet die Ortskerne von Obfelden und Ottenbach und kanalisiert den Verkehr zum Autobahnanschluss Affoltern. Die Projektkosten belaufen sich auf 65,4 Mio. Franken, wovon der Bund 25,8 Mio. Franken übernimmt. In der Volksabstimmung vom 23. September 2012 wurde ein Objektkredit von 39,6 Mio. Franken bewilligt.

Pfäffikon, Westtangente und Verlängerung Zelglistrasse: Mit verschiedenen, dem kantonalen Richtplan entsprechenden Netzergänzungen sollen der Verkehrsablauf und die -sicherheit im Ortskern von Pfäffikon verbessert werden. In einer Vertiefungsstudie werden bis Anfang 2018 die Rahmenbedingungen für die Projektierung, Möglichkeiten zur Etappierung der Massnahmen sowie weitere Fragen, insbesondere betreffend die Finanzierung und die erforderlichen Anpassungen am Staatsstrassennetz, geklärt.

Uster, Strasse Uster West: Das Projekt setzt den vorgängigen Erlass einer Schutzverordnung für das Glattenried durch die Baudirektion voraus. Nachdem Rekurse gegen die erste Schutzverordnung teilweise gutgeheissen wurden, wurde im Sommer 2017 eine überarbeitete Schutzverordnung öffentlich aufgelegt. Sobald diese rechtskräftig ist, kann das Strassenprojekt durch den Regierungsrat festgesetzt werden. Die

Strasse Uster West schafft eine neue, niveaufreie Querung der SBB-Linie zur Entlastung der beiden Übergänge Winterthurer- und Zürichstrasse. Die Projektkosten belaufen sich auf 21 Mio. Franken.

Wetzikon, Westtangente: Die Westtangente besteht aus verschiedenen Abschnitten. Der Abschnitt zwischen der Zürich- und der Usterstrasse wird ab 2018 instand gesetzt. 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 Projektierung einfließen. Zusammen mit der Stadt Wetzikon prüft der Kanton derzeit Varianten zur Entwicklung des lokalen Strassennetzes. Die noch ausstehenden Abschnitte erfordern Investitionen von voraussichtlich rund 45 Mio. Franken.

Zürich, Rosengartentram und -tunnel: Am 21. Dezember 2016 hat der Regierungsrat dem Kantonsrat die Vorlage für ein Spezialgesetz und einen Rahmenkredit über 1030 Mio. Franken für dieses Grossprojekt überwiesen (Vorlage 5326). 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. Das Rosengartentram schafft eine neue, durchgehende Verbindung zwischen Albisriederplatz und Milchbuck und ergänzt das Tram Hardbrücke (Eröffnung Dezember 2017). Mit der Vorlage wird die Motion KR-Nr. 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel erfüllt.

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 zwischen 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.

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 Verstärkung 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 29,0 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

Gemäss dem kantonsweiten Lärmsanierungsprogramm sind in allen Gemeinden die Akustikprojekte ausgelöst. Bis Ende 2018 werden fast alle Sanierungsprojekte aufgelegt sein. Einzelne Projekte können sich aber durch Einsprachen verzögern.

Der Bund plant, sich über die Sanierungsfrist Ende März 2018 hinaus bis 2022 an der Finanzierung der Lärmsanierung zu beteiligen. Zurzeit läuft die Vernehmlassung zur Änderung der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) betreffend die Verlängerung der Mitfinanzierung durch den Bund. Das Inkrafttreten der LSV-Revision ist auf den 1. April 2018 geplant. Der Regierungsrat unterstützt diese Änderung.

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. 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 Anforderungen aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die mit dem Auto, dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder

mit dem Velo unterwegs sind, wie auch die gewünschte Umwelt- und Siedlungsentwicklung (§ 14 StrG).

Grundlage für eine solche Planung ist das 2006 vom Regierungsrat beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK). Der wesensgerechte Verkehrsmiteinsatz, ein verbesserter Verkehrsablauf durch Verkehrsmanagement und ein gezielter, zwischen den Verkehrsträgern abgestimmter Ausbau der Infrastruktur bleiben darin langfristig die wesentlichen Handlungsgrundsätze. Mit diesen Massnahmen werden ein stetiger Verkehrsfluss und grösstmögliche Verkehrssicherheit angestrebt. Mit flankierenden Massnahmen soll dafür gesorgt werden, dass Wohn- und Naherholungsgebiete entlastet werden und der Anteil des MIV beim Verkehrswachstum nicht überproportional zunimmt. Gleichzeitig sollen die Planungen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vorangetrieben werden, damit diese insbesondere in den Ortszentren und Agglomerationen einen wesentlichen Verkehrsanteil übernehmen.

Die im Bauprogramm verzeichneten Massnahmen tragen dazu bei, die Wirkungsziele des GVK, wie die Verbesserung von Erreichbarkeit und Verkehrssicherheit, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (insbesondere die Limmattalbahn) sowie die Entlastung von stark verkehrsbelasteten Wohngebieten zu erreichen. Die Massnahmen sind ebenso konform zu den im Juni 2012 beim Bund eingereichten Agglomerationsprogrammen Limmattal, Stadt Zürich – Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland und entsprechen den langfristigen Zielen des Regierungsrates.

D. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2018 72 Mio. Franken, für 2019 76 Mio. Franken und für 2020 63 Mio. Franken. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung. Gegenüber dem letztjährigen Bauprogramm ergeben sich zwei bedeutende Änderungen:

Die vom Regierungsrat für den KEF 2018–2021 beschlossenen Vorgaben haben Auswirkungen auf das Bauprogramm. Ab 2018 werden die jährlichen Nettoinvestitionen um 20% bis 30% des Investitionsvolumens vermindert.

Zum zweiten erfolgt aufgrund der Übergabe der zusätzlichen Nationalstrassenabschnitte an den Bund im Jahr 2020 eine ausserordentliche Abschreibung von 60 Mio. Franken (vgl. Teil C Ziff. 3.1, Nationalstrassen).

Tabelle Gesamtrechnung (budgetierte Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2016	Schätzung 2017	KEF 2018	KEF 2019	KEF 2020
Bruttoausgaben					
Nationalstrassen	1	4	9	9	8
Staatsstrassen:	78	106	79	86	72
– Fussgängeranlagen	4	7	8	8	8
– Radverkehrsanlagen	9	15	15	15	15
– Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strasseninfrastruktur für den öV)	52	64	31	43	34
– Verkehrsmanagement	7	8	10	10	10
– Lärmschutz	6	12	15	10	5
Summe Bruttoinvestitionen	79	110	88	95	80
abzüglich Beiträge Dritter					
Nationalstrassen	–1	–2	–7	–7	–7
Staatsstrassen	–5	–9	–9	–12	–10
Summe Beiträge Dritter	–6	–11	–16	–19	–17
Nettoausgaben					
Nationalstrassen	0	2	2	2	1
Staatsstrassen	73	97	70	74	62
Summe Nettoinvestitionen	73	99	72	76	63
Fondsbelastungen					
Abschreibungen (einschliesslich der ausserordentlichen Abschreibungen der Nationalstrassen wegen NFA)	46	51	58	61	120

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Markus Kägi

Der Staatsschreiber:
Beat Husi