

4. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2024–2026

Antrag des Regierungsrates vom 30. August 2023 und Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 24. Oktober 2023

Vorlage 5925

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Mit schöner Regelmässigkeit und gekoppelt mit dem Budgetprozess nimmt der Kantonsrat einmal im Jahr den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis. Gesetzliche Grundlage dafür ist Paragraf 8 Absatz 1 des Strassengesetzes.

Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat das Bauprogramm der kommenden drei Jahre sowie die aktuellen Entwicklungen im Bereich der strategischen Grundlagen in sportlichen drei Sitzungen beraten und ihren Fragen von den Verwaltungen der zwei zuständigen Direktionen beantworten lassen. Das Bauprogramm der Staatsstrassen ist, wie bekannt, ein Gemeinschaftswerk zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion. Die Aufgabenteilung seit dem 1. Januar 2021 ist folgende: Das Amt für Mobilität ist für die strategischen Grundlagen des Strassenbauprogramms zuständig und das Tiefbauamt kümmert sich um die eigentliche Umsetzung der Bauprojekte. Grundlagen für den regierungsrätlichen Bericht sind der kantonale Richtplan, Kapitel 4 Verkehr, und das Gesamtverkehrskonzept des Kantons aus dem Jahre 2018 sowie die Planung mit entsprechenden Zahlen und Ausgaben und Einnahmen im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (*KEF*).

Grundsätzlich werden ja vom Strassenbauprogramm des Regierungsrates nur jene kantonalen Projekte erfasst, die grösser als 4 Millionen Franken sind. Der Bericht umfasst neben konkreten Projekten auch grundsätzliche Fragestellungen, wie die aktuellen strategischen Entwicklungen zur Mobilität und deren Trägern, und informiert über die kantonale Umsetzung von neuen bundesrätlichen Vorgaben im Bereich des Verkehrs. Inhaltlich beleuchtete der Bericht das gesamte Strassen- und Wegnetz im Besitz des Kantons, wodurch Kantonsstrassen, aber auch Velo und Fusswege erfasst sind. Ebenfalls als Ziel der Strasseninfrastruktur wird daher folgerichtig die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs beschrieben. Damit kann die Anforderung aus dem kantonalen Richtplan nach einer wirksamen Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr erfüllt werden.

Bei den strategischen Mobilitäts Herausforderungen betont die Regierung in ihrem Bericht angesichts des gesellschaftlichen Wandels gerade in Bezug auf flexible und mobile Arbeitsweisen die Bedeutung der Digitalisierung. Sie ist der Meinung, dass neue Mobilitätsformen und -technologien im Bereich der effizienten Verkehrsabwicklung weiter an Bedeutung gewinnen werden. Als geeignete Grundlagen und Instrumente für die Planung leistungsfähiger Strasseninfrastruktur bezeichnet die Regierung entsprechende Standards. 2022 und 2023 wurden zwei Standards festgesetzt, sie verhelfen dem Kanton so zu einem aktuellen Normenwerk. Dank dem 2022 festgesetzten neuen Standard «Staatsstrassen» und dem von

der Fachstelle Veloverkehr konkretisierten und 2023 erlassenen Standard für den Veloverkehr werden Strassen und Velowege trotz Anpassung an lokale Gegebenheiten nun einheitlich gestaltet und dimensioniert werden können. In Bezug auf den Veloverkehr ist es das Ziel der Regierung, die Schwachstellen im Velowegnetz gemäss kantonalem Velonetz-Plan möglichst rasch zu beheben, indem Velowege bei Neu- und Sanierungsprojekten jeweils von Beginn weg mitgeplant werden.

Aus strategischer Sicht verweist der Bericht der Regierung nach wie vor auf die Bedeutung des Gesamtverkehrskonzeptes sowie die regionalen Gesamtverkehrskonzepte als Ergänzung. Das Gesamtverkehrskonzept stimmt die Planungen aller Verkehrsträger – MIV (*motorisierter Individualverkehr*), ÖV sowie für die Binnen- und Feinerschliessung den Velo- und Fussverkehr – im Kanton Zürich mit der richtplanerischen Raumentwicklung sowohl in urbanen wie in ländlichen Räumen so ab, dass eine differenzierte und ausreichende sowie umweltfreundliche und ressourcenschonende Mobilität für Gesellschaft und Wirtschaft ermöglicht wird. Damit ist der Rahmen für die verkehrlichen Planungen gelegt, wobei beispielsweise die Entwicklung von Wohnraum und Arbeitsplätzen auf jene Gebiete ausgerichtet wird, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, und die Velo- und Fusswegeninfrastruktur im urbanen Gebiet verbessert werden soll. Für den MIV soll das Angebot sowohl im urbanen wie im nicht-urbanen Gebiet erhalten bleiben.

Neben dem Gesamtverkehrskonzept bilden auch die flankierenden regionalen Gesamtverkehrskonzepte die Grundlage für die regional spezifischen Ziele und Strategien, um Lösungsansätze und Massnahmen für den Verkehr und die zu erwartende Siedlungstätigkeit zu entwickeln. Es werden alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel miteinbezogen. Zentral ist dabei die Abbildung der heutigen und künftigen Verkehrsnachfrage, aber auch eine Schwachstellenanalyse, um Handlungsbedarf zu ermitteln und Massnahmen zu definieren.

Bereits in der vorherigen Legislaturperiode wurden die regionalen Gesamtverkehrskonzepte einiger Regionen, darunter Zimmerberg oder Pfannenstiel, angepackt, und in den kommenden Jahren werden die übrigen Regionen des Kantons ihre regionalen Gesamtverkehrskonzepte überarbeiten.

In Ergänzung zu den erwähnten Verkehrskonzepten und als eigentliche Vertiefung spielen die Strategie und das Handlungsprogramm «Digitalisierung Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich, DiNaMo» genannt, eine zentrale Rolle für das Anpacken von strategischen Herausforderungen im Bereich der Mobilität. Als Folge dieser strategischen Überlegungen stehen konkrete Handlungsprogramme, als Paradebeispiel nachhaltiger Mobilitätsförderung beispielsweise das Förderprogramm für Ladeinfrastrukturen. Es trat im April dieses Jahres in Kraft und umfasst sieben verschiedene Förderprojekte mit einem Gesamtrahmen von 50 Millionen Franken. Ebenfalls von einem Digitalisierungsschub dürfte das Verkehrsmanagement, ein weiteres Arbeitsfeld des Amtes für Mobilität, profitieren. Die Anforderung für eine effiziente Nutzung des Strassenraums bei erhöhter Mobilität stammen ebenfalls aus der Strategie «DiNaMo». Ziel ist es, eine detaillierte und koordinierte Verkehrsmanagementstrategie zum Umgang mit Schwachstellen

anhand von Pilotversuchen zu evaluieren und für den Kanton zu skalieren und nutzbar zu machen.

Die einzelnen Projekte aus dem Bauprogramm sowohl aus der Mittel- und Langfristplanung wie auch jene, die grösstenteils über das Stadium von Vorprojekten hinaus gediehen sind, sind ebenfalls im Bericht der Regierung erfasst und beschrieben. Darunter befinden sich auf der längerfristigen Zeitachse Klassiker aus dem Kapitel der Umfahrungsstrassen Eglisau und Grüningen, aber auch das Projekt «Fil Bleu Glatt», ein Gesamtkonzept zur nachhaltigen Aufwertung der Stadtlandschaft und der Freiräume entlang der Glatt zwischen Dübendorf und Opfikon, wo eine regionale Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr entstehen soll.

Unter den fortgeschrittenen Projekten, deren Ausführung grösstenteils in den von der Planperiode erfassten Jahren erfolgen soll, möchte ich neben dem Parkway in Dübendorf auch diverse Radweg-Lückenschliessungen erwähnen. Der Parkway dient der Erschliessung des Innovationsparks in Dübendorf, dessen Anbindung in Übereinstimmung mit der möglichen Verlängerung der Glattalbahn entstehen soll. Weiterhin geplant ist, den Seeuferweg bei Wädenswil zu bauen, einen ungefähr 800 Meter langen Seeuferweg, für den voraussichtlich 2026 dem Kantonsrat eine Kreditvorlage beantragt werden soll.

Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat das Geschäft, wie erwähnt, an drei Sitzungen beraten, Fragen gestellt und für etliche Projekte Detailwissen eingefordert. 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. Daraus entsteht eine Positionierung der politischen Parteien nicht nur zum Bauprogramm an sich, sondern auch zum Fortschritt einzelner Projekte und/oder zum bemängelten Fortschritt derselben, je nach politischer Situierung mehr in Bezug auf den MIV oder eben in Bezug auf den Velo- und Langsamverkehr.

Namens der einstimmigen Kommission für Planung und Bau danke ich der Regierung und der Verwaltung für die kulante Beantwortung aller Fragen und bitte Sie, die Vorlage 5925 und damit das Bauprogramm der Staatsstrassen des Regierungsrates für die Jahre 2024 bis 2026 zur Kenntnis zu nehmen. Besten Dank.

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg): Das Bauprogramm Staatsstrassen wird immer mehr zum Bauprogramm für alles andere als für unsere wichtigen Strassen. In der Vergangenheit wurde noch nie so wenig Geld in den Unterhalt und Neubau von Strassen gesteckt wie in den letzten Jahren. Statt 94 Millionen Franken wie im Jahr 2021 werden im Jahr 2024 voraussichtlich 81 Millionen in unsere Strassen investiert. Immerhin steigt der Betrag wieder im Vergleich zu 2023. Geht es so weiter, werden wir also über kurz oder lang den hohen Standard unserer Verkehrsinfrastruktur nicht halten können. Und das Geld ist ein bisschen aus dem Fenster geworfen, wenn wir in Ladeinfrastruktur investieren, aber unsere Strassen nicht ausbauen. Wir haben jährlich ein Bevölkerungswachstum im Kanton Zürich von

durchschnittlich 15'000 Personen. Wir haben mehr Lieferwagen durch den boomenden Onlineeinkauf, mehr Lastwagen für die tägliche Versorgung und mehr Arbeitnehmer, die auf das Auto angewiesen sind, auf unseren Strassen. Anstatt die Strasseninfrastruktur auszubauen, fordert Linksgrün Temporeduktionen auf Hauptverkehrsachsen, um die realitätsfremden Lärmvorschriften durchzusetzen, noch mehr Radwege, ein Seeuferweg und so weiter. Die Staustunden werden so im Kanton Zürich massiv steigen und darunter leidet insbesondere das Gewerbe. Selbst die Regierung betont in ihrer Vorlage, dass die budgetierten Mittel für die vorgesehenen prioritären Projekte nicht ausreichen werden. Die SVP/EDU-Fraktion fordert deshalb die Regierung auf, die Projekte aus dem Strassenbauprogramm zu priorisieren, welche die Staustunden auf unseren Strassen reduzieren. Davon profitieren wir alle und insbesondere unser Gewerbe. Vielen Dank für die Kenntnisnahme.

Simon Vlk (FDP, Uster): Vielen Dank an den Regierungsrat für den interessanten und gehaltvollen Bericht, welchen wir auch dieses Jahr wieder zur Kenntnis nehmen dürfen. Die finanziellen und planerischen Ressourcen des Kantons sind begrenzt und es liegt in der Natur der Sache, dass es auch das diesjährige Bauprogramm nicht allen recht machen kann.

Wer sich sicher zufrieden zeigen darf, sind die Velofahrerinnen und Velofahrer. Diese sollen in den nächsten Jahren in den Genuss von vielen neuen Bauprojekten kommen. So sollen fast ein Dutzend Radweglücken geschlossen werden und zusätzliche neue Radschnellwege sollen entstehen. Auch wir als FDP setzen uns dafür ein, dass die Velofahrenden über ein attraktives und sicheres Wegnetz verfügen.

Leider liegt der Teufel – wie so häufig – im Detail, so auch bei den neuen Radwegen. Mindestens zwei der geplanten Projekte stossen bei der FDP auf grosse Zweifel bezüglich deren Verhältnismässigkeit. Namentlich sind dies, erstens, der neue Radweg zwischen Wiesendangen und Hagenbuch. Über Sinn oder Unsinn bezüglich Kosten/Nutzen versus Landverbrauch wird Ihnen gleich mein Neftenbacher Ratskollege, Martin Huber, in seinem Referat berichten. Zweitens, meine Sitznachbarin Corinne Hoss aus Zollikon wird Ihnen erläutern, weshalb der neue Radweg zwischen Zumikon und Zollikon aus unserer Sicht ein Sicherheitsrisiko für Schülerinnen und Schüler darstellt. So viel zu den Velos.

Was mich persönlich sehr gefreut hat im Bericht zu lesen, ist, dass an vielen Orten im Kanton neue Kreisel entstehen. Ich als Ustermer komme ja aus der Kreisel-Vorreiter-Stadt. Wir waren die erste grössere Gemeinde im Kanton, welche dank Kreiseln ganz ohne Lichtsignale auskam. Viele Studien zeigen, dass Kreisverkehre eine bessere Unfallbilanz haben als Ampeln, und auch der Spritverbrauch wird gesamthaft reduziert durch das Wegfallen des typischen Stop-and-Go des Ampelverkehrs. Es ist erwiesen, dass insbesondere kleine und mittelgrosse Kreisel sich günstig auf den Verkehrsfluss auswirken. In vielen Fällen reduziert sich der Stau und der Verkehr verflüssigt sich. Und dass sich der Stau verringert und der Verkehr verflüssigt, ist dringend notwendig im Kanton Zürich. Die Autofahrerinnen und Autofahrer stellen ja noch immer die mit Abstand grösste Gruppe

der Verkehrsteilnehmenden dar. Besonders in der Agglo und in ländlichen Gebieten bilden die Autofahrenden bis zu zwei Drittel aller Gesamtverkehrsteilnehmern.

Im Folgenden deshalb einige Statistiken, aus welchen sich ableiten lässt, wie es um die Autofahrenden im Kanton Zürich zurzeit bestellt ist: Gemäss Bundesamt für Statistik haben die Staustunden letztes Jahr um rund 25 Prozent zugenommen, und ich glaube kaum, dass der Kanton Zürich hierbei eine löbliche Ausnahme gespielt hat. In der Stadt Zürich steht man heute als Autofahrerin im Schnitt länger im Stau als in Metropolen wie Berlin und Barcelona. 300 Millionen Franken betrug der volkswirtschaftliche Schaden durch Stau im letzten Jahr allein in unserem Kanton. In einer Studie der NZZ von Anfang Jahr kletterte das Thema «Stau» auf Rang vier der Zürcher Sorgen hoch. Stau stellt gemäss dieser Studie für 76 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner des Kanton Zürichs eine Sorge dar. Der Regierungsrat ist deshalb sicher gut beraten, wenn er auch zukünftig die Sorgen und Nöte aller Verkehrsteilnehmenden, also auch diejenigen der Autofahrenden, mit gleichwertigem Engagement berücksichtigt. Massnahmen zur Entschärfung von Staunadelöhren auf unseren Strassen sollten mit höchster Priorität angegangen werden. Insbesondere in den Agglomerationen besteht ein dringlicher Handlungsbedarf.

Erlauben Sie mir zum Schluss noch folgende persönliche Bitte als Ustermer: Sie ahnen es, es geht um die Bahnunterführung Winterthurerstrasse. Meine Stadt wartet nun bereits seit 20 Jahren auf diese Bahnunterführung. Es wäre mein Wunsch und meine grosse Hoffnung, dass die Bahnunterführung Winterthurerstrasse in der nächstjährigen Ausgabe des Bauprogramms endlich ihren längst verdienten Platz findet. Besten Dank für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Das Strassenbauprogramm können wir ja nur zur Kenntnis nehmen. Einige Aspekte nehmen wir positiv zur Kenntnis, einige negativ. Zuerst zu den positiven: Die Standards Veloverkehr liegen nun endlich vor. Zusammen mit dem Standard Staatsstrassen, welche bereits 2022 vorgelegt wurden, bestehen nun aktualisierte Projektierungsgrundlagen für planende Ingenieure. Strassenräume werden neu auch unter dem Aspekt des öffentlichen Raumes betrachtet, welcher in Ortszentren eine höhere Priorität erhält. Endlich. Auch Baumpflanzungen sind nun Bestandteil von Strassenbauprojekten und nicht mehr Wunschbedarf der Standortgemeinde, welcher durch diese selber zu finanzieren ist.

Zu begrüssen sind auch einige Projekte, die Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr bringen, namentlich der Fils Bleu entlang der Glatt, die Veloschnellroute Wallisellen–Bassersdorf, welche im Sommer 2023 öffentlich auflag, der Seeuferweg in Wädenswil, welcher nun an die Hand genommen werden soll, sowie einige Radweg-Lückenschliessungen.

Nun zu einigen negativen Aspekten: Das Dokument heisst immer noch «Strassenbauprogramm», obwohl es jetzt mit der Schaffung des Amtes für Mobilität eigentlich zu einem Mobilitätsprogramm hätte werden sollen. Also mindestens den Titel müsste man mal anpassen. Es wird zwar innerhalb des Strassenbauprogramms

berichtet über «DiNaMo», über die Förderung der Ladeinfrastruktur, über regionale Gesamtverkehrskonzepte und Verkehrsmanagement. Es ist aber nicht mehr als eine Aufzählung der verschiedenen Arbeitsbereiche des Amtes für Mobilität, notabene mit minimalem Informationsgehalt. In den strategischen Grundlagen fehlt der Aspekt des Mobilitätsmanagements zur Beeinflussung des Modalsplits. Noch immer ist das MIV-Wachstum zu hoch. Hier werden vermutlich nicht mal die wenig ambitionierten Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes erreicht. 50 Prozent des Verkehrszuwachses soll auf den ÖV entfallen, die anderen 50 immer noch auf den MIV; hier müsste man mehr steuern.

Gemäss Gesamtverkehrskonzept soll der Fussverkehr gefördert werden. Es fehlt aber nach wie vor eine Strategie zur Förderung des Fussverkehrs. Ergänzend zum kantonalen Velo-Förderprogramm, ist auch ein kantonales Förderprogramm für den Fussverkehr vorzusehen. Die Fussverkehrsförderung kann nicht einfach an die Gemeinden delegiert werden. Der Kanton ist auch hier in der Pflicht, sich strategisch damit zu befassen, eigene Projekte zu entwickeln oder die Gemeinden bei ihren Projekten zu unterstützen. Der Lärmschutz wird auf 20 Zeilen abgehandelt, wie auch letztes Jahr, mit fast identischer Formulierung. Dort wird festgehalten: «Infolge der neueren Rechtsprechung und von Rechtsbegehren sind bei den noch verbleibenden Arbeiten für einen Grossteil der Strassen mit Grenzwertüberschreitungen die Möglichkeiten zur Umsetzung von Temporeduktionen und lärmarmen Belägen zu untersuchen.» Ja, es wird seit Jahren untersucht. Der Kanton Zürich hat während Jahren – um nicht zu sagen Jahrzehnten – den Lärmschutz ignoriert und auf die Ersatzmassnahme «Schallschutzfenster» gesetzt. Seit diversen Bundesgerichtsurteilen in den letzten acht Jahren ist aber klar, dass Lärmsanierung nur mit Ersatzmassnahmen widerrechtlich ist. Es braucht Massnahmen an der Quelle, sprich Temporeduktionen und lärmarme Beläge.

Die Zuständigkeiten sind elegant auf drei Direktionen verteilt. Die strategische Ebene liegt bei der Volkswirtschaftsdirektion, die Signalisierung der Geschwindigkeit bei der Sicherheitsdirektion und der Lärmschutz und der Bau bei der Baudirektion. So kann jede Direktion den schwarzen Peter den anderen zuschanzen. Eine Temporeduktion forderte übrigens auch die BFU (*Beratungsstelle für Unfallverhütung*) am BFU-Forum von letzter Woche, ich zitiere: 80 Personen sterben jährlich auf Tempo-50-Strecken. Mindestens ein Drittel dieser schweren Unfälle liesse sich verhindern, wenn Tempo 30 innerorts überall dort eingeführt würde, wo die Verkehrssicherheit es erfordert, zum Beispiel bei Schulwegen. Die BFU fordert deshalb einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung, also mehr Tempo 30 auch auf Hauptachsen. Ein Paradigmenwechsel wäre auch im Regierungsrat angesagt.

Corinne Hoss-Blatter (FDP, Zollikon): Gerne gebe ich meine Interessenbindung bekannt: Als langjährige ehemalige Schulpräsidentin und Gemeinderätin von Zollikon liegt mir die Sicherheit unserer Kinder auf dem Schulweg nach wie vor am Herzen. Aus diesem Grund erlaube ich mir ein paar Worte zur Schliessung der Radweglücke zwischen Zollikon, Zollikerberg und Zumikon, die ja indirekt auch zusammenhängt mit der Radweg-Lückenschliessung Richtung Maur, für welche

der Kantonsrat bereits im März 2021 den Objektkredit von rund 5 Millionen Franken bewilligt hat. Der Radweg Richtung Maur wird nämlich genau so rechtwinklig in die Forchstrasse münden wie der geplante Radweg Richtung Zumikon, der im Bereich Zollikerberg nicht, wie es logisch wäre, auf der Forchstrasse verlaufen, sondern durch das angrenzende Quartier gezogen wird. Damit ergibt sich eine unübersichtliche Situation vor allem zwischen der Kreuzung Binzstrasse–Forchstrasse und Rosengartenstrasse–Schulweg–Forchstrasse. Der Name «Schulweg» übrigens ist nicht irgendein Name. Er heisst nicht nur so, er ist auch einer. Die Schulanlage Rüterwis wird täglich von über 600 Kindern besucht, unter anderem sind dort auch sechs Kindergartenklassen beheimatet, zusätzlich die Musikschule. Man muss nun leider stark befürchten, dass der mit dem Veloweg verbundene Mehrverkehr sowohl an der Rosengartenstrasse, am Schulweg als auch an der Rüterwiesstrasse rund um die Schulanlage zu einer Konflikthäufung beitragen wird respektive gar zu Personenunfällen führen kann.

Zusätzliches Problem – auch wenn die Pläne noch nicht im Detail vorliegen, die Entwürfe habe ich bereits gesehen: So gibt es rund um die Schule Fussgängerbereiche, die in Zukunft aus Platzgründen zusammen mit den Velos genutzt werden. Diese Doppelnutzung wird zu enorm gefährlichen Situationen führen. Wir alle wissen, dass die Velofahrerinnen und Velofahrer oft mit E-Bikes sehr schnell und vor allem den Fussgängerinnen und Fussgängern gegenüber oft äusserst rücksichtslos unterwegs sind. Die jüngsten Kindergartenkinder sind gerademal vier Jahre alt. Ich überlasse es Ihnen, sich die Kräfteverhältnisse vorzustellen.

Als wäre das nicht genug, gibt es genau gegenüber dem Eingang der Kindergärten und der Musikschule ein Geschäft. Vor allem um 8 Uhr und um 12 Uhr, wenn sehr viele Kinder dort die Strasse queren, notabene genau zu den Zeiten, in denen auch die meisten Velos unterwegs sein dürften, ist die Lage schon mal unübersichtlich. Ein farbiger Belag und Kinder-Gefahrensignale helfen momentan, die Situation zu entschärfen, aber ideal ist sie noch lange nicht. Wenn nun dort eine neue zusätzliche Veloroute durchgeht, dann wird es kritisch. Die Sicherheit unserer Kinder wird hier erstaunlicherweise nicht berücksichtigt.

Fazit: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb eine bereits herausfordernde Situation durch einen Radweg massiv verschlimmert wird. Entlang der Forchstrasse könnte ganz einfach ein normaler Radstreifen geführt werden. Es wäre einfacher, billiger und für unsere Schulkinder sowie alle Fussgängerinnen und Fussgänger sicherer.

Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen): Die Mitte steht dafür ein, dass alle Verkehrsformen eine Daseinsberechtigung haben. Autos sollen nicht gegen Velos und den ÖV ausgespielt, sondern miteinander gedacht werden. Das mag natürlich anspruchsvoller sein, aber wenn man alles gemeinsam denkt, befriedigt man auch mehr Interessen. Aus den Voten ist zu entnehmen, dass links und rechts nicht ganz zufrieden sind. Für uns ist das ein Zeichen, dass das Bauprogramm ausgewogen ist.

Ich persönlich nehme erfreut zur Kenntnis, dass im Bezirk Meilen einzelne Velorouten-Lücken geschlossen werden. Die Entflechtung fördert natürlich die Sicherheit sowohl für die Velofahrenden wie auch für die Autofahrer. Die Mitte nimmt das Bauprogramm zur Kenntnis. Besten Dank.

Martin Huber (FDP, Neftenbach): Wie von meinem Parteikollegen Simon Vlk schon erwähnt, spreche ich zum Veloweg zwischen Hagenbuch und Wiesendangen: Die FDP begrüsst den Ausbau von Velowegen. Mühe haben wir aber mit der Priorisierung. Radwege sollen dort entstehen, wo sie gebraucht werden, also eher in dichtbesiedelten Regionen. Den Veloweg Wiesendangen–Hagenbuch wollen die Bevölkerung und der Gemeinderat von Wiesendangen gar nicht. Dieser Radweg wird der Bevölkerung aufs Auge gedrückt. Es ist nicht sinnvoll, Velowege auf einem eigenen Trasse zu bauen, wenn sie gar nicht benützt werden und die Bevölkerungsdichte so gering ist. Der Richtplan ist kein Bauplan. Das Geld für Radwege kann anderswo sinnvoller eingesetzt werden. Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Fast täglich lesen wir in den Zeitungen, in den Regionalzeitungen, von Gemeinden, die neue Tempo-30-Zonen einführen oder planen einzuführen. Also die Zeichen der Zeit sollten auch vom Kanton verstärkt erkannt werden. Teilweise findet das statt, aus Lärmschutzgründen wird in verschiedenen Gebieten Tempo 30 auch auf Kantonsstrassen geplant und eingeführt. Dies dürfte noch verstärkt werden. Und ich staune schon, wenn ich gewisse Kolleginnen und Kollegen aus Dörfern höre, die sich über den gefährlichen Veloverkehr beklagen, der die Fussgänger gefährdet. Schlussendlich haben wir hier ein Ungleichgewicht des MIV, der letztlich alle schwächer gestellten Verkehrsteilnehmer gefährdet, und hier brauchen wir Lösungen für alle, vor allem auch für den Fahrrad- und Fussverkehr, ohne diese gegeneinander auszuspielen. Generell ist es erfreulich, dass im Vergleich zu vor ein paar Jahren das Strassenbauprogramm ausgewogener ist als auch schon. Trotzdem möchte ich mich meinem Vorredner Thomas Schweizer anschliessen: Eine Umbenennung des ganzen Papiers würde auch ich sehr begrüssen, also Mobilitäts- statt nur Strassenbauprogramm. Denn der Modalsplit – das wurde auch schon erwähnt, es ist ein Problem – müsste viel stärker verbessert werden zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs. Auch erfreulich ist, dass es endlich vorwärtszugehen scheint mit dem Seeuferweg zwischen Wädenswil und Richterswil. Wir nehmen das Programm so zur Kenntnis. Danke.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Es ist erfreulich, dass in der Vorlage das Projekt «Umfahrung Höri/Entlastung Neeracheried» prominent aufgeführt wurde. Es ist für uns im Zürcher Unterland sehr wichtig. Und an dieser Stelle möchten wir klar kommunizieren, dass es bei diesem Projekt nicht nur um Frösche und Vögel geht, sondern auch um die Menschen, nämlich die Bevölkerung von Höri. Das war der Kompromiss in der Region, bei dem auch Frau Regierungsrätin Carmen Walker

Späh eine ganz wesentliche Rolle spielte. Wir freuen uns auf die Lösung und sind jetzt gespannt auf das Vorprojekt, welches 2025 präsentiert werden soll.

Auch beim Projekt «Regensdorf Bahnhof Nord» sind wir gespannt, was uns präsentiert wird. Die ganze Erschliessung, insbesondere auch die der Sägerei Ächerli mit seinem regional bedeutenden Holzheizkraftwerk war ja in der Vergangenheit Thema einer Kontroverse. Und man hatte den Eindruck, dass da nicht wirklich alles gut läuft. Gerne erinnern wir an einen Grundsatz im kantonalen Richtplan. In den Zielen zur Gesamtstrategie in Kapitel 2, Siedlung, steht unter dem Titel «Gewerbe stärken», ich zitiere: «Durch die laufende und künftig noch vermehrt anzustrebende Siedlungserneuerung können lokal verankerte und überwiegend regional tätige Betriebe des produzierenden Gewerbes in ihren Entwicklungsmöglichkeiten übermässig eingeschränkt oder sogar verdrängt werden. Die Planungsträger aller Stufen sind dafür besorgt, dass solche Betriebe im Kanton Zürich erhalten bleiben.» Solche Grundsätze müssen unbedingt beachtet werden. Wir danken dem Regierungsrat dafür, dass er das Fortbestehen solcher Betriebe nicht gefährdet.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): Lieber Simon Vlk, Danke für deine Aussage, in Schlieren stimmt das leider nicht mit dem Kreisverkehr. In unserem Zentrum haben wir täglich morgens und abends einen Riesenstau um diesen Kreis; unser Stadtpräsident Markus Bärtschiger kann das sicherlich bestätigen. Wir müssen dort unbedingt die Umfahrung, und zwar von Zürich bis an die Gemeindegrenze von Dietikon, endlich umsetzen. Dort sind drei Projekte geplant, die Engstringer Kreuzung zum Beispiel und auch die Gasometer-Kreuzung auf Schlierener Boden. Die Bevölkerung wie auch das Gewerbe warten auf diesen Umbau. Dieser Umbau kommt eigentlich aus dem Vorstoss, den ich 2012 (KR-Nr. 204/2012) eingegeben habe, um die Entlastung des Zentrums zu bewirken, weil dort ja heute die Limmattalbahn und das Tram 2 fahren. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Ich möchte ganz kurz zu den Ausführungen von Martin Huber Stellung nehmen betreffend Velowegen entlang von Landstrassen in nicht so dicht besiedelten Gebieten. Ich kann das einerseits schon nachvollziehen, dass man das als unnötigen Landverbrauch empfindet. Das Problem ist leider, dass diese Landstrassen standardmässig mit Tempo 80 signalisiert sind, obwohl das eigentlich für solche Strassen viel zu viel ist. Und leider gibt es auch allzu viele Leute, die diese 80 auch tatsächlich fahren, und dann wird es für Velofahrer gefährlich oder zumindest unangenehm. Es wäre also eine Alternative, dass man es prüft, Überlandstrassen, welche keine grössere Durchgangsfunktion haben, etwas herunter zu signalisieren und das auch zu kontrollieren. Dann könnte man sich sicher den einen oder anderen separaten Veloweg sparen. Aber die Bedingung wäre halt schon, dass dort dann auch nicht mehr so schnell gefahren wird, dass die Strasse für Velofahrer tatsächlich sicher ist.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Ich möchte als Betroffener oder als Einwohner der Gemeinde Wiesendangen natürlich auch noch zum betreffenden Projekt sprechen. Und ja, es ist so, wie das bereits meine Vorredner gesagt haben: Die Gemeinde will diesen Radweg nicht. Die Gemeinde hat sich gegen diesen Radweg entschieden, weil nämlich bereits ein Radstreifen besteht. Wir möchten lieber für die Schüler einen Flurweg ausbauen, weil dieser noch sicherer und eine direkte Abkürzung ist. Das wäre eigentlich unser Wunsch, und diesen Radweg braucht es definitiv nicht.

Ich bin schon erstaunt: Wenn ein Gemeinderat Unterschriften sammelt und die Gemeinde sich gegen einen Radweg einsetzt, sondern für einen Radstreifen, für eine Fertigstellung des Radstreifens – da sind wir ja derselben Meinung –, dass dann der Kanton mit einem solchen Projekt weiter baut, weiter plant und das ignoriert; da bin ich doch ein wenig erstaunt. Und dann möchte ich auch an die Regierung appellieren. Sie argumentiert, dass man beim Radwegliniennetz, das jetzt dort eingezeichnet ist – ich glaube, da wurde immer gesagt, das sei eigentlich eine Art Richtplan –, nachher die definitive Linienführung noch anschauen müsse. Und jetzt wird aber darauf gepocht, auf diese Linien, und genau dort wird es durchgezogen. Wir müssen doch schauen, was die besten Lösungen sind, und nicht, was irgendwie vor zehn oder zwanzig Jahren in einen Plan eingezeichnet wurde. Da bitte ich die Regierung, schauen Sie das mit den betroffenen Gemeinden an, schauen Sie die Bedürfnisse auch der Schulwege an, nicht dass wir nachher am Ende zwei Lösungen haben, eine für die Schüler und eine für die paar Wenigen, die das als Schnellverbindung haben. So argumentiert die Regierung in ihrem Antwortschreiben, weil sie nicht auf diese Interventionen eingeht. Da bitte ich Sie, schauen Sie das nochmals an. Wir werden uns dafür einsetzen, dass dieser Kredit, wenn er dann kommt, nicht bewilligt wird. Und dann ist da auch noch so ein Schachzug: Dann wird es mit gebundenen Ausgaben gemacht, weil die Strasse saniert werden müsse. Aber das ist eigentlich eine gute Strasse, die muss nicht saniert werden. Die ist noch tiptopp im Stand, da braucht es im Moment keine Sanierung. Und wenn das dann auch noch als gebundene Ausgabe kommt, dann frage ich mich schon.

Und da möchte ich jetzt noch etwas anschliessen: Wir haben ein ganz anderes Problem, das uns beschäftigt in Winterthur oder im Osten von Winterthur, in Wiesendangen, es ist die Erschliessung von Neuhegi-Grüze. Sie wissen nicht, wie viel täglicher Umweg-Schleichverkehr durch unsere Dörfer fährt, weil wir ein ganzes, neues Stadtquartier, ein Zentrum mit Zentrumsfunktion in Neuhegi-Grüze bewilligt und keine Erschliessung gemacht haben, und das ist ein Problem. Wir haben das 2017 im Richtplan festgelegt. Aber eigentlich wurde das schon 2012 von der Stadt Winterthur versäumt. Es wurde zwar angetönt, dass sie eine Zentrumsererschliessung für Grüze-Neuhegi machen müssen, dann aber versäumt. Und jetzt sehe ich es nicht im Strassenbauprogramm, es ist nirgends aufgeführt, und das geht nicht. Man kann nicht ein ganzes, neues Stadtquartier machen mit tausenden von Wohnungen und gegen 10'000 Arbeitsplätzen ohne eine Erschliessung – oder mit der Erschliessung auf dem Buckel der umliegenden Landgemeinden, mit

Schleichverkehr. Das ist nicht die Lösung. Und da erwarten wir von der Regierung, dass sie das vorsieht, dass sie Druck aufsetzt bei der Stadtregierung in Winterthur, damit das endlich gelöst wird und die umliegenden Gemeinden nicht diesen Schleichverkehr, der sich entwickelt, tragen müssen. Herzlichen Dank.

Bernhard im Oberdorf (SVP, Zürich): In verschiedenen Voten ist angeklungen, dass sich der Kanton dafür einsetzen sollte, dass auch in der Stadt auf Durchgangsstrassen, auf Kantonsstrassen, Tempo 30 eingeführt wird. Das Narrativ ist immer dasselbe: Es reduziere den Lärm. Aber genau das trifft häufig nicht zu. Bei der zum Politikum gewordenen Rosengartenstrasse ist absolut das Gegenteil der Fall. Wenn man dort langsamer bergwärts fährt, muss ein tieferer Gang eingeschaltet werden, das fördert den Lärm. Fährt man bergab, dann hat man dieselbe Wahl: Entweder man legt einen tieferen Gang ein, damit man nicht zu schnell wird und in eine Radarfalle gerät, oder man bremst den ganzen Weg und wirbelt Feinstaub auf. Das Beispiel zeigt – es steht für andere auch –, dass diese Forderung völlig kontraproduktiv ist.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Ich reibe mir jetzt auch mal ein bisschen die Augen und bin erstaunt, wie Herr Hübscher, aber aus anderen Gründen. Wir haben in der vorletzten Budgetdebatte neue Stellen zur Planung von Velowegen bewilligt und die wurden auch von der Regierung umgesetzt, fünf neue Stellen. Wozu wohl? Damit wir Radwege bauen. Wir haben zwei Motionen überwiesen, die bald zurückkommen, in denen es auch darum geht, dass das kantonale Radwegnetz ausgebaut wird. 1200 Schwachstellen gibt es im kantonalen Radwegnetz. Die Mehrheit dieses Rates war ganz klar der Ansicht, dass wir hier vorwärtsmachen müssen, und jetzt kommen Sie hier mit irgendwelchen «Näggelisachen» und kleinen Körnchen im Getriebe, über die Sie sich aufregen. Klar, es gibt immer Probleme, aber wir müssen da vorwärtsmachen. Wenn Sie sich beklagen, dass zum Beispiel auf der falschen Strasse ein Radweg gebaut wird und Sie finden, es müsse nicht auf einer Kantonsstrasse sein, wie ich das jetzt von Herrn Hübscher gehört habe, ja, dann müssen Sie kommunal aktiv werden. Dann müssen Sie den Radweg auf der Gemeindestrasse machen. Ich kenne die Situation im Einzelnen nicht, aber ich kann Ihnen das als Tipp mitgeben. Versuchen Sie es doch auf diese Weise, wenn Sie es auf einer anderen Strasse möchten.

Dann noch zu Tempo 30 und zum Lärm: Uns geht es doch nicht darum, die Autofahrer zu schikanieren, das ist doch Quatsch (*Heiterkeit*). Ja, lachen Sie nur noch ein bisschen, lachen Sie noch einmal! Wissen Sie, worum es uns geht? Uns geht es darum, die Lebensqualität für die Menschen, die in den Städten leben, zu verbessern. Lebensqualität ist eben nicht einfach nur «ich sitze in meinem Auto und komme schnell vorwärts». Klar ist eine gute Mobilität auch ein Teil der Lebensqualität, aber Lebensqualität bedeutet eben auch, dass ich auf meinem Balkon gehen kann und dort vielleicht auch mal ein Bier trinken kann, ohne dass ich den grössten Lärm habe in der Stadt. Aber das scheinen Sie nicht zu bedenken. Es wohnen mittlerweile über 400'000 Menschen in der Stadt Zürich. Und dass die

einfach durch irgendwelche Leute von ausserhalb mit Lärm belastet werden sollen, dagegen wehren wir uns, weil auch diese Menschen ein Recht haben, in einer guten Umgebung mit einer hohen Lebensqualität zu leben.

Paul von Euw (SVP, Bauma): Geschätzte Tempo-30-Propheten, eigentlich hätte ich hier nichts zu sagen. Trotzdem möchte ich Ihnen – jetzt Moment, Herr Forrer, hören Sie zu, bitte – trotzdem möchte ich Ihnen die heutige Presse etwas näher führen. Herr Forrer, wir sind nicht in Nordkorea, wo der Kanton den Gemeinden und den Städten vorschreiben muss, wie schnell in den Quartieren gefahren werden muss. Gerade diese Städte – ich nehme die Stadt Wetzikon, welche gestern eine Abstimmung über Tempo 30 in den Quartieren hatte: Der Gemeinderat hat knapp zugestimmt. Die Vorlage wurde von einem SVP-Stadtrat (*Heinrich Vettiger*) vertreten, der sagte: «Jawohl, wir würden dieses Tempo 30 in den Quartieren einführen.» Und jetzt hören Sie, die Bevölkerung aus Wetzikon hat mit 64 Prozent Nein gesagt. Scheinbar besteht dieses Problem, welches Sie vorhin so ausgeschmückt dargestellt haben, eben nicht oder nicht überall. Und daher bitte ich Sie, lassen Sie die Städte, lassen Sie die Kommunen in dieser Beziehung arbeiten. Da, wo es Lärm hat und wo der Lärm stört, soll er weg, aber hören Sie auf mit diesen zentralistischen Gedankengängen, die Sie hier vorbringen. Bitte nehmen Sie die Bevölkerung ernst. Danke.

Elisabeth Pflugshaupt (SVP, Gossau): Ich möchte nicht auf Tempo 30 eingehen, ich bin kein Freund davon, das ist schon klar. Ich fahre gerne Auto. Aber ich möchte etwas zu den Velowegen sagen: Wenn ihr Martin Hübscher zugehört habt, dann ist es nicht so, dass dieser Veloweg verneint wird, sondern man bietet die Flurwege an. Und das wird vom Kanton in keinster Weise berücksichtigt, dass es viele Flurwege in den Gemeinden gibt, die zum Teil vielleicht nicht direkt, auf dem schnellsten Weg ins nächste Dorf führen, aber doch mit etwas Ausbau für das Velo gebraucht, genutzt werden können. Hier möchte ich doch dafür appellieren, dass man besser mit den Gemeinden zusammenarbeitet und vor allem die Flurgenossenschaften bezieht. Das wollte Martin Hübscher doch ausdrücken und nichts anderes. Danke.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Ich begrüsse auf der Tribüne Klassen der Freien Evangelischen Schule. Schön, dass ihr unserer Ratsdebatte beiwohnt.

Selma L'Orange Seigo (Grüne, Zürich): Als Stadtzürcherin möchte ich mich ganz herzlich für das Votum von Paul von Euw bedanken, der die Gemeindeautonomie betont. Das freut mich sehr, dass das inzwischen auch bei Ihnen angekommen ist. Sie möchten uns reinfunken bei der Bellerivestrasse, Sie möchten uns reinfunken beim Rosengarten. Sie sind überhaupt der Meinung, man müsse einfach mit Tempo 50 quer durch diese Stadt fahren können, wenn man von ausserhalb kommt. Es sind nämlich typischerweise Menschen von Ihren Parteien, die nicht aus der Stadt Zürich kommen, die Verkehrspolitik bei uns betreiben wollen, und ich freue mich, wenn auch die SVP anerkennt: Die Gemeindeautonomie ist sehr

hoch zu halten. Und ja, auch die Stadt Zürich darf selbst über ihr Verkehrsregime entscheiden. Und auch wir dürfen die Lebensqualität von uns, von den Menschen, die hier in dieser Stadt wohnen, erhöhen, indem wir nämlich dafür sorgen, dass nicht einfach mit 50 durchgebrettert wird, mit viel Lärm und einer Gefährdung für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrerinnen und Velofahrer.

Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon): Sehr geehrter Herr von Euw, wenn Sie die Zeitung richtig gelesen hätten, dann wäre Ihnen aufgefallen, dass es in Wetzikon ein Nein gewesen ist zu dieser Vorlage, aber nicht zu Tempo 30 im Allgemeinen. Es gilt immer noch der behördenverbindliche Richtplan 2012, in den Quartieren von Wetzikon Tempo 30 einzuführen. Herzlichen Dank.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen) spricht zum zweiten Mal: Ich wurde angesprochen und repliziere gerne noch, und zwar wurde es von Elisabeth Pflughaupt schon gesagt: Herr Forrer, die Gemeinde hat ja interveniert. Die Gemeinde hat interveniert und hat Vorschläge gemacht, aber wenn die Gemeinde dann nicht gehört wird oder einfach gesagt wird, es sei halt so, dass das im Radwegnetz eingezeichnet sei, und wenn man nicht bereit ist, andere Lösungen zu suchen, was dann? Wir sind ebenfalls der Meinung, es braucht andere Lösungen. Es braucht ein Neudenken. Und da müssen eben bestehende Strassen in Betracht gezogen werden, weil wir insgesamt nicht mehr Strassen wollen; da sind wir ja vielleicht sogar einig mit Ihnen. Aber es muss auch eine Bereitschaft sein, dass man eben dann Flurwege vielleicht asphaltieren kann, damit sie für die Velofahrer attraktiv und benutzt werden. Und da braucht es wiederum ein Entgegenkommen von Ihrer Seite, das möchte ich explizit betonen, damit eben vielleicht 30 Meter Wanderweg über eine asphaltierte Strecke führen können und es nicht explizit ein chaussierter Kiesweg sein muss. Da müssen wir aufeinander zugehen und da braucht es neue Lösung. Da sind wir auch froh, hat jetzt die Baudirektion genügend Projektleiter, die sich eben genau dieser Thematik annehmen sollen und das jetzt nicht stur nach dem Velonetzplan vervollständigen. Ich glaube, das war meine Intention und da möchte ich eine Lösung. Dann kommen wir letztendlich schneller voran, als wenn es jetzt auf Teufel komm raus Widerstand gibt und wir am Ende jedes Projekt in Lausanne entscheiden wollen. Das wollen wir nicht. Wir wollen gemeinsame Lösungen, gemeinsam vorwärtskommen und nicht, dass man jetzt da auf den Plan fokussiert.

Und noch ein Wort an Selma L'Orange Seigo: Das sind Kantonsstrassen. Paul von Euw hat sich auf die Quartierstrassen bezogen. In der Stadt haben wir eben Unterschiede. Die Gemeinden dürfen nicht über die Kantonsstrassen verfügen. Die Stadt hat ja die Ausnahme, dass sie über die Kantonsstrassen entscheiden kann. Und das ist eben nicht ganz in unserem Sinne, weil wir eine Ungleichheit haben zwischen Kantonsstrassen in der Stadt, in städtischen Gebieten, und auf dem Land. Und da haben wir jetzt ja eine neue Motion zugespielt bekommen und die KEVU-Motion (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt, KR-Nr. 366/2023*), die das dann irgendwann regeln soll. Herzlichen Dank.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Wetzikon ist heute auf dem Tapet, wie Sie gemerkt haben. Als Wetziker möchte ich doch Benjamin Walder deutlich entgegenhalten: Es ist ein klares Nein der Wetziker Bevölkerung zu Tempo 30 und zum unsinnigen Ausbau aller Quartiere. Das kann man nicht schönreden und sollte es auch nicht verdrehen. Hören Sie auf die lokale Bevölkerung, nehmen Sie Rücksicht, was da gewünscht wird. Und der Kanton soll dort zusammenarbeiten, wo es Kantonsstrassen betrifft. Aber ich möchte einfach nochmal deutlich sagen: Die Wetziker Bevölkerung hat sich klar gegen flächendeckendes Tempo 30 ausgesprochen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich nehme gerne vor allem aus der Sicht der Volkswirtschaftsdirektion zu einigen Punkten Stellung. Immer wieder werde ich gefragt, auch diesmal, warum es nicht «Mobilitätsprogramm» heisst, sondern Strassenbauprogramm. Ja, so steht es halt im Gesetz, in unserem Strassengesetz. Aber ich denke, nicht das ist entscheidend, sondern der Inhalt. Und ich werde Ihnen sicher nicht wegen der Bezeichnung eines Geschäftes eine Strassengesetzrevision vorschlagen.

Einige Punkte: Es wurde von der Präsidentin der KPB bereits erwähnt, wir konnten die regionalen Gesamtverkehrskonzepte, insbesondere Pfannenstiel und Weinland, vorantreiben. Das ist sehr wichtig, auch als Grundlage für die Agglomerationsprogramme und dann eben auch die Finanzierung. Die Agglomerationsprogramme sind wichtig und haben eine Schlüsselfunktion. Da bin ich sehr froh, dass es uns gelungen ist, im letzten Jahr die Glatthalbahnverlängerung trotz ursprünglich negativem Entscheid des Bundesrates wieder in das Agglomerationsprogramm aufzunehmen – es wurde auch vom Parlament beschlossen – und dass wir hier vorwärts machen können und vor allem auch eine Mitfinanzierung des Bundes haben.

Es wurde auch erwähnt von der KPB-Präsidentin, dass wir am Veloförderprogramm 2 arbeiten, wir setzen das fort. Das hat zum einen zu diesen Standards geführt. Zum anderen ist die Baudirektion mit Hochdruck daran, die Schwachstellen zu beseitigen. Beim Fussverkehr sehen wir uns ganz klar in der Verantwortung für die Schaffung der Grundlagen, das heisst für die Netzplanung. Aber ich muss an dieser Stelle schon sagen, das ist auch eine Verpflichtung der Gemeinden, Herr Kantonsrat Thomas Schweizer, gerade der Fussverkehr. Und ich erinnere daran, dass die Gemeinden seit diesem Jahr 70 Millionen Franken aus dem Strassenfonds für ihre kommunalen Verkehrsinfrastrukturen erhalten. Und in diesem Sinne, denke ich, ist es schon geteilte Verantwortung zwischen dem Kanton, der hier die Grundlagen setzt, aber auch den Gemeinden.

Dann etwas zum Logistik-Thema: Wir haben dieses Jahr im September zum ersten Mal eine Güterverkehrsrunde durchgeführt. Sie hat sehr grossen Anklang gefunden. Ich denke, es ist wichtig, nicht nur über Autoverkehr oder Fussverkehr oder Veloverkehr zu sprechen, sondern eben auch über die Logistik, weil diese – Sie haben es auch gesagt – in unserem Kanton natürlich immer mehr zu zunimmt, auch wegen den Klicks im Internet und damit den Bestellungen.

Ganz wichtig für mich – und dazu haben Sie jetzt wenig gesagt –, aber ganz wichtig für mich ist natürlich auch die gute Zusammenarbeit zu erwähnen, die wir mit dem Bund haben. Sie erinnern sich, wir konnten die dritte Röhre beim Gubrist im Juli dem Verkehr übergeben. Im Moment werden die alten Röhren saniert bis 2027, und dann wird auch dieses Projekt abgeschlossen sein. Dann die Einhausung Schwamendingen: Dort ist ja der Rohbau abgeschlossen. Die ersten Bäume wurden übrigens bereits gepflanzt und es ist vorgesehen, diese Verkehrsanlage 2024 zu übergeben. Auch unser Einsatz für die Oberlandautobahn hat sich auszahlt. Das ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) ist mit voller Kraft – ich sage das hier ausdrücklich –, mit voller Kraft an der Umsetzung. Dann die Umfahrung Winterthur – dazu hatten wir ja eine ausgiebige Kantonsratsdiskussion –, auch sie ist auf Kurs. Ich kann Ihnen sagen, dass wir auf der Grundlage der Richtplanfestsetzung jetzt daran sind, eine Absichtserklärung zwischen dem Bund, dem Kanton und der Stadt Winterthur zu erarbeiten, damit wir ebendiese Engpassbeseitigung und auch die Herausforderungen städtebaulicher Natur so rasch wie möglich anpacken können. Dann die Umfahrungen im Kanton: Eine davon wurde erwähnt, das Neeracheried, wir haben aber auch Eglisau und Grüningen. Sie sind bei der Baudirektion ebenfalls mit grossem Engagement an der Umsetzung.

Sie haben einzelne Projekte erwähnt, insbesondere Veloprojekte. Frau Kantonsrätin Corinne Hoss oder auch Herr Kantonsrat Martin Hübscher, ich kann Ihnen versichern: Ich werde diese Projekte sehr gerne auch mit dem zuständigen Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) besprechen. Was Neuhegi-Grüze angeht, ist es nicht so, dass hier nichts geht, nur sind wir noch nicht im Bauprogramm. Im Strassenbauprogramm ist es natürlich dann, wenn wir auch bauen, aber dazu werden wir sicher kommen.

Ganz zum Schluss noch etwas zu unserem Förderprogramm Ladeinfrastrukturen, das sehr, sehr guten Anklang gefunden hat: Wir sind auf gutem Wege, das zeigen übrigens auch die neuesten Zahlen des Bundes, des ASTRA. Offenbar sind die Kantone Zürich und Appenzell-Ausserrhoden führend bei der Neuinbetriebnahme der Elektrofahrzeuge. Also offenbar wirkt es in unserem Kanton, und das freut mich. In diesem Sinne danke ich Ihnen ganz herzlich für die engagierte Diskussion – wie üblich, ich habe gar nichts anderes erwartet – und danke Ihnen für die Kenntnisnahme.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2024 bis 2026 zur Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.