

Antrag des Regierungsrates vom 28. September 2016

5314

**Beschluss des Kantonsrates
über den Bericht des Regierungsrates
über das Bauprogramm der Staatsstrassen
für die Jahre 2017–2019**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 28. September 2016,

beschliesst:

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2017–2019 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, vom 18. März 2014 und das vom Regierungsrat im September 2006 beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK). Dieses wird im Nachgang zur Gesamtrenovierung des kantonalen Richtplans überarbeitet.

Die Einnahmen und die (Investitions-)Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im KEF 2017–2020, Planjahre 2017–2019, 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 weisen heute regelmässige Überlastsituationen aus. Der Regierungsrat unternimmt deshalb grosse Anstrengungen, um die im kantonalen Richtplan vom 29. April 2015 und teilweise in den regionalen Richtplänen eingetragenen Schlüsselvorhaben im Bereich der Staatsstrassen einem raschen politischen Entscheid bzw. einer Umsetzung zuzuführen. Erfahrungsgemäss benötigt die Erstellung neuer Infrastrukturen lange 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 sicherere und schnellere Fahrrad- und Fusswegverbindungen vorgesehen.

Das folgende Bauprogramm umfasst eine 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 Programmbewertung aus.

B. Strassenbauprogramm für die Jahre 2017–2019: 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 und zur Schliessung von Lücken im bestehenden Netz.

Zürichseeweg: Der Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Zürisee für alli» wurde mit den am 1. April 2016 in Kraft gesetzten neuen Bestimmungen zum Uferwegbau im Strassengesetz umgesetzt. Die nach

der Überweisung des dringlichen Postulats KR-Nr. 16/2012 betreffend Seeuferwege ohne Enteignung eingestellten Planungsarbeiten für Uferwegprojekte wurden 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. Das Projekt für den Bau eines Stegs im Abschnitt zwischen dem Seeplatz und Giesen in Wädenswil ist am weitesten fortgeschritten. Hierfür wird vom Tiefbauamt der Baudirektion ein Bauprojekt erarbeitet.

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. Eine zentrale Massnahme ist der Velonetzplan, den der Regierungsrat am 15. Juni 2016 beschlossen hat (RRB Nr. 591/2016). Dabei wurde das bestehende Veloverkehrsnetz überprüft und weiterentwickelt. Diese systematische, kantonsweite Planung beruht auf Nachfrage- und Potenzialabschätzungen, die für den ganzen Kanton erarbeitet wurden. Das Hauptaugenmerk der Velonetzplanung liegt auf dem Alltagsverkehr. Anders als beim Freizeitverkehr stehen bei einer Alltagsverbindung die Entfernung und damit die Reisezeit im Vordergrund. Die Volkswirtschaftsdirektion erarbeitet als Nächstes ein Umsetzungskonzept, in dem die Massnahmen ermittelt und priorisiert werden. Gleichzeitig soll der Velonetzplan den regionalen Planungsvereinigungen als Grundlage für die Überarbeitung der regionalen Richtpläne dienen.

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 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. 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

Nationalstrassen neu (Oberlandautobahn), Uster Ost bis Anschluss Hinwil: Die im kantonalen Richtplan eingetragene Linienführung soll mit der vom Regierungsrat am 8. April 2015 beschlossenen Teilrevision des Kapitels Verkehr angepasst werden (Vorlage 5179). Diese wird zurzeit im Kantonsrat behandelt. Grundlage bildet die vom Kanton vorgenommene Variantenstudie. Mit der Anpassung des Nationalstrassennetzes im Zusammenhang mit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) wird die Grundlage für eine Weiterbearbeitung des Vorhabens durch den Bund gelegt. Diese Vorlage befindet sich in der Beratung durch die eidgenössischen Räte.

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: Mit der Botschaft zum NAF sieht der Bund die Aufnahme dieser neuen Verbindung in das Nationalstrassennetz vor. Mit einer Aufnahme ins Nationalstrassennetz ist die Finanzierung durch den Bund im Grundsatz sichergestellt. Entsprechend der vom Bund im Vorfeld durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung soll der Eintrag im kantonalen Richtplan angepasst werden. Die entsprechende Vorlage 5179 wird derzeit im Kantonsrat behandelt.

N1 Kantonsgrenze Aargau–Dreieck Zürich Nord (Ausbau Nordumfahrung Zürich): Der rasche 6-Spur-Ausbau des Nordrings und der Bau des 3. Gubristtunnels haben für den Regierungsrat höchste Priorität. Die 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 bewilligt hat. Diese Kosten sind im Budget/KEF eingestellt. Derzeit werden noch die folgenden Projektanpassungen vom ASTRA bearbeitet:

- 100 m Überdeckung am Westportal des Gubristtunnels und die Behandlung des Gewerbehäuses Gubrist
- Verlegung des Halbanchlusses Weiningen in Richtung Limmataler Kreuz

- Standort für die Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) Limmat

Mit der Eröffnung der dritten Gubriströhre 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. Eine Beschlussvorlage an den Kantonsrat für die Zusicherung des Beitrags erfolgt indes voraussichtlich 2017.

SN 1.4 Schöneich–Aubrugg, 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. Diese Aufwendungen 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 und Effretikon erarbeitet das ASTRA derzeit ein Unterhaltsprojekt. Für den gesamten Abschnitt zwischen Oberwinterthur und Effretikon will der Bund bis 2020 mit einer Pannenstreifenumnutzung 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 projektiert 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 und der Ausführungsstermine.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Staus an Knoten durch bauliche und steuerungstechnische Massnahmen, wenn nötig eingebunden in koordinierende 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 A 3 Zürich–Wollishofen und dem Zentrum Adliswil werden grosse Neuüberbauungen erstellt. Die Zürichstrasse wird für die Übernahme der neuen Funktion als städtische Hauptverkehrsstrasse ausgebaut. Es wird mit Kosten von 12 Mio. Franken gerechnet.

Bülach, Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald: Für den mit Motion KR-Nr. 56/2009 verlangten Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald und des Kreisels «Chrüzstrass» wurde im Frühjahr 2015 ein Vorprojekt der Öffentlichkeit vorgestellt. Nach Auswertung der eingegangenen Einwendungen hat der Regierungsrat dem Kantonsrat am 22. Juni 2016 eine Kreditvorlage unterbreitet (Vorlage 5288). Ohne Verzögerungen im weiteren politischen und rechtlichen Verfahren kann das Vorhaben im besten Fall 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 Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) hat in einer ersten Prüfung die Bewilligungsfähigkeit infrage gestellt, da gemäss gegenwärtigem Planungsstand die damit einhergehende Beeinträchtigung der umgebenden Frei- und Grünräume als schwerwiegend einzustufen ist. Zusätzliche Abklärungen über die Auswirkungen der heutigen Verkehrsführung ergaben für die weitere Beurteilung keine wesentlichen neuen Erkenntnisse. Nun wird eine Optimierung des Projekts mit einem geeigneten Konkurrenzverfahren angestrebt, das auf die bestmögliche Integration der Umfahrungsstrasse

sowie des Brückenbauwerks in das landschaftliche und bauliche Umfeld ausgerichtet ist. Nach Vorliegen des Ergebnisses wird über das weitere Vorgehen und eine erneute Begutachtung durch die ENHK entschieden. Die Umfahrung Grüningen kann damit voraussichtlich frühestens ab 2020 erstellt werden.

Eglisau, Schaffhauser-, Zürcherstrasse: Mit Beschluss vom 31. Mai 2016 hat sich der Regierungsrat dafür ausgesprochen, zwei Brückenvarianten für eine neue Umfahrung weiterzuverfolgen (RRB Nr. 523/2016). Aufgrund des Eingriffs in die bundesrechtlich geschützte Flusslandschaft bleibt die Lösungsfindung dafür anspruchsvoll. Bis zur Erstellung einer neuen Umfahrung ist der Verkehrsfluss durch Eglisau mit Lichtsignalanlagen und Knotenanpassungen zu verbessern. Gleichzeitig wird der Strassenraum siedlungsverträglicher gestaltet. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu verbessern, Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Zweiradverkehr zu schaffen und die Ab- und Einbiegemöglichkeiten für den örtlichen motorisierten Individualverkehr zu verbessern. Die Umsetzung dieser Massnahmen ist ab 2020 vorgesehen. Es ist mit Investitionen von rund 25 Mio. Franken zu rechnen.

Limmattal, Ausbauten in Koordination mit der Limmattalbahn: Verschiedene Vorhaben stehen entweder im Zusammenhang mit der Limmattalbahn oder sind darauf abzustimmen. 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 mit dem 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:* Die bestehende Brücke Schönenwerd über die Bahnlinie der SBB entspricht nicht den künftigen Anforderungen und wird ersetzt. Der Neubau wird für die Aufnahme der Ausnahmetransportroute dimensioniert und im Zusammenhang mit

der Optimierung der Kreuzung Bern-/Badener- und Bern-/Zürcherstrasse verbreitert. Diese Strassenkreuzung wird teilweise mit zusätzlichen Fahrstreifen versehen, um den Verkehrsfluss von und zum Autobahnanschluss zu verbessern. Der Knoten Schönenwerd wird neu konzipiert, 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 A 1. Für eine bestmögliche Koordination ist eine niveaufreie Kreuzung der Mutschellenstrasse mit der Limmattalbahnhofstrasse vorgesehen. Mit deren Bau 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 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 besser 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 2019 und wird mit dem Bau der Limmattalbahnhofstrasse, 2. Etappe, koordiniert.
- *Schlieren, Bernstrasse:* Der Ausbau der Kreuzung Engstringer-/Bernstrasse 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. Weiter östlich wird der Knoten Gasometer-/Bernstrasse ausgebaut, um die nötige Kapazität auf dieser Kreuzung zur Verfügung zu stellen. Der heutige Durchgangsverkehr wird an diesem Knoten von der Zürcherstrasse auf die Bernstrasse verlegt. Die Brücke über die Gaswerkstrasse wird für die Anforderungen des Schwerverkehrs ertüchtigt und saniert. Im Westen erfolgen die Anpassungen des Knotens Bern-/Überlandstrasse (Haller-Knoten) sowie der Anschluss der Goldschlägistrasse an die Bernstrasse durch die Stadt Schlieren. Diese sollen vor der Inbetriebnahme der Limmattalbahn ausgebaut werden.

- *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 Zufahrten zum Stadtplatz in der Badener- und der Zürcherstrasse werden durch Lichtsignale gesteuert. Durch die einspurige Ausbildung des Kreisels ergeben sich für Fussgängerinnen und Fussgänger kurze Übergänge, die das Queren des Platzes und den Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs attraktiv machen. Die gestalterischen Massnahmen werden von der Stadt Schlieren geplant und finanziert. Die Umsetzung erfolgt zusammen mit der 1. Etappe der Limmattalbahn ab 2017. 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. Der Regierungsrat wird über das weitere Vorgehen befinden, sobald die Gemeinden in Kenntnis dieser neuen Ausgangslage zur Richtplanvariante Stellung genommen haben. Dies wird voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2017 der Fall sein.

Ottenbach, Obfelden, Autobahnzubringer zur N 4 Anschluss Affoltern a. A.: 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. In der

Volksabstimmung vom 23. September 2012 wurde ein Objektkredit von 39,6 Mio. Franken (einschliesslich flankierende Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten) bewilligt. Der Bund leistet einen Beitrag zulasten der Nationalstrassenrechnung von 25,8 Mio. Franken. Nach der Bereinigung der grossen Zahl an Einsprachen aus der Planaufgabe ist das Projekt im Sommer 2016 vom Regierungsrat festgesetzt worden. Da Rechtsmittel erhoben wurden, ist ein Baubeginn nicht vor 2018 zu erwarten. Die Bauzeit beträgt rund vier Jahre.

Pfäffikon, Westtangente und Verlängerung Zelglistrasse: Mit verschiedenen Netzergänzungen entsprechend dem Richtplaneintrag sollen der Verkehrsablauf und die -sicherheit im Ortskern von Pfäffikon verbessert werden. In einer Vertiefungsstudie wurden die Rahmenbedingungen für die Projektierung und Etappierung der Massnahmen sowie weitere Fragen, insbesondere betreffend die Finanzierung und das künftige Eigentum an den Strassen, geklärt. Alle Beteiligten anerkennen, dass sich der volle Nutzen nur bei Umsetzung des gesamten Massnahmenpakets einstellt, und unterstützen dieses.

Uster, Strasse Uster West: 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. Das Projekt setzt den vorgängigen Erlass einer Schutzverordnung für das Glattenried durch die Baudirektion voraus. Gegen diese Schutzverordnung sind Rekurse erhoben worden. Diese wurden vom Regierungsrat teilweise gutgeheissen und zum Neuentcheid an die Baudirektion zurückgewiesen. Ein Baubeginn ist nicht vor 2020 zu erwarten.

Wetzikon, Westtangente: Die Westtangente besteht aus verschiedenen Abschnitten. Der Abschnitt zwischen der Zürich- und der Usterstrasse wird bei günstigem Verlauf des Festsetzungsverfahrens ab 2017 instand gesetzt und mit einem Radfahrschutz versehen werden können. 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. Die darin vorgenommene Beurteilung wird in die weitere Projektierung einfließen. Die noch ausstehenden Abschnitte erfordern Investitionen von voraussichtlich rund 45 Mio. Franken.

Zürich, Rosengartentram und -tunnel: Nachdem am 1. Oktober 2013 der Regierungsrat mit dem Stadtrat von Zürich eine Vereinbarung über das weitere Vorgehen beim Gesamtvorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel unterzeichnet hatte, wurde das Vorhaben in Erfüllung der Motion KR-Nr. 56/2009 seither weiter bearbeitet. Der Regierungsrat sieht vor, das Projekt auf der Grundlage eines Spezialgesetzes und einer Rahmenkreditvorlage beschliessen zu lassen. Vom 11. Mai bis 8. Juli 2016 wurde eine Vernehmlassung zum Spezialgesetz sowie vom 13. Mai bis 20. Juni 2016 die öffentliche Mitwirkung der Bevölkerung gemäss § 13 StrG; durchgeführt. Zurzeit werden die eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet. Die zur Erfüllung der überwiesenen Motion erforderlichen Vorlagen werden voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2016 zuhanden des Kantonsrates verabschiedet.

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 des Kantons, der Städte Zürich und Winterthur sowie des Bundes. Diese Akteure intensivieren mittels immer umfangreicherer Grundlagen und verbesserter Kommunikationsmittel ihre Zusammenarbeit und bauen den Datenaustausch zwischen ihren Netzen aus. Die Verkehrsdaten werden zudem auch Dritten zur Verfügung gestellt.

Regionale Verkehrssteuerung (RVS): Mit den Massnahmen der RVS-Konzepte wird in den Agglomerationen Limmattal und Glattal ein städtisches Strassenverkehrssystem umgesetzt. Die RVS-Massnahmen bezwecken eine Verstetigung des Verkehrsflusses, damit die Reisezeiten im MIV und im strassengebundenen öffentlichen Verkehr innerhalb der Agglomerationen auch bei weiterem Verkehrswachstum verlässlich bleiben. Diese Massnahmen werden mit dem vom Kantonsrat am 26. April 2010 bewilligten Rahmenkredit von 60,5 Mio. Franken finanziert. Das Konzept sieht insbesondere Busbeschleunigungen durch Knotenumbauten und neue Lichtsignalregelungen vor. Für 34 Massnahmen mit einem voraussichtlichen Investitionsvolumen von rund 29 Mio. Franken liegen Vorprojekte vor bzw. werden solche erarbeitet. Am weitesten fortgeschritten sind Projekte in Dietikon, Schlieren, Dietlikon, Wallisellen, Fällanden, Schwerzenbach und Volketswil. Diese Massnahmen umfassen Umgestaltungen von Knoten und dienen in der Regel der öV-Priorisierung. Einzelne Massnahmen zur Verbesserung der Knotensteuerung sind bereits umgesetzt. Verschiedene RVS-Massnahmen sind Bestandteil der Agglomerationsprogramme. Diese Massnah-

men 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 mit Ausnahme der Gemeinden Ottenbach und Obfelden die Lärmsanierungsprojekte ausgelöst. Bis 2018 werden voraussichtlich fast alle Sanierungsprojekte festgesetzt sein. Einzelne Projekte können sich aber durch Einsprachen verzögern.

Die Lärmsanierung wird bis zum Ablauf der Sanierungsfrist Ende März 2018 durch den Bund mitfinanziert. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass der Bund auch nach Ablauf dieser Frist die Kantone bei der Lärmsanierung finanziell unterstützt. Dies ist Gegenstand parlamentarischer Beratungen.

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. Zu beachten sind hier die Anforderungen des Autoverkehrs, des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der Velofahrenden wie auch die gewünschte Umwelt- und Siedlungsentwicklung (§ 14 StrG).

Grundlage für eine solche Planung ist das 2006 vom Regierungsrat beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK), dessen Neuauflage in Bearbeitung ist. 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 MIV beim Verkehrswachstum nicht überproportional zunimmt. Gleichzeitig sollen die Planungen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vorangetrieben werden, damit diese insbe-

sondere 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.

D. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2017 103 Mio. Franken, für 2018 114 Mio. Franken und für 2019 119 Mio. Franken. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung (gerundete Beträge in Mio. Franken).

Tabelle Gesamtrechnung (budgetierte Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2015	Schätzung 2016	KEF 2017	KEF 2018	KEF 2019
Bruttoausgaben					
Nationalstrassen	4	2	4	9	9
Staatsstrassen	91	107	106	127	123
– Fussgängeranlagen	8	6	7	8	8
– Radverkehrsanlagen	16	15	15	15	15
– Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strasseninfrastruktur für den öV)	42	66	64	78	80
– Verkehrsmanagement	9	5	8	10	10
– Lärmschutz	16	15	12	16	10
Summe Bruttoinvestitionen	95	109	110	136	132
abzüglich Beiträge Dritter					
Nationalstrassen	–2	–2	–2	–7	–7
Staatsstrassen	–8	–6	–9	–17	–8
Summe Beiträge Dritter	–10	–8	–11	–24	–15
Nettoausgaben					
Nationalstrassen	2	0	2	2	2
Staatsstrassen	87	103	101	112	117
Summe Nettoinvestitionen	89	103	103	114	119
Fondsbelastungen					
Abschreibungen (einschliesslich ausserordentlicher Abschreibungen der Nationalstrassen wegen NFA)	45	47	51	59	63

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Der stv. Staatsschreiber:
Mario Fehr Peter Hösli