

Antrag des Regierungsrates vom 24. September 2014

5128

**Beschluss des Kantonsrates
über den Bericht des Regierungsrates
über das Bauprogramm der Staatsstrassen
für die Jahre 2015–2017**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 24. September 2014,

beschliesst:

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2015–2017 wird Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

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 Gesamterneuerung des kantonalen Richtplans überarbeitet. In diesem Zusammenhang wird auch das Strassenbauprogramm in seinem Aufbau überprüft werden.

Die Einnahmen und die (Investitions-)Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im KEF 2015–2018 (Planjahre 2015–2017) eingestellt. Das Bauprogramm berücksichtigt in Bezug auf den Nationalstrassenbau entsprechend der Bundeszuständigkeit nur die für den Kanton wichtigen oder finanzrelevanten Vorhaben.

Der neue kantonale Richtplan misst der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr grosse Bedeutung bei. 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 an Bedeutung gewinnen. Weiter werden Netzer-gänzungen für sicherere und schnellere Fahrrad- und Fusswegverbindungen vorgesehen. Auf diese besonderen Aufgaben wird im vorliegenden Bericht besonders eingegangen.

Am 20. August 2012 überwies der Kantonsrat die Motionen KR-Nr. 55/2009 betreffend Realisierung Umfahrung Eglisau, KR-Nr. 56/2009 betreffend Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für den Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden und KR-Nr. 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel an den Regierungsrat. Alle Motionen verlangen Kreditvorlagen für den Bau der entsprechenden Strassen-vorhaben bzw. Ausführungsprojekte, auf deren Grundlage eine Kreditvorlage dem Kantonsrat bzw. den Stimmberechtigten zur Abstimmung vorgelegt werden kann.

Am 22. Januar 2014 erstattete der Regierungsrat dem Kantonsrat Bericht und Antrag zur Motion KR-Nr. 55/2009 betreffend Realisierung Umfahrung Eglisau und beantragte, diese als nicht erfüllbar abzuschreiben (Vorlage 5055). Grund dafür ist ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK), welche die im kantonalen Richtplan eingetragene Linienführung als nicht mit den Schutzziele des eidgenössischen Landschaftsschutzobjekts Hochrhein–Bodensee verträglich und daher nicht bewilligungsfähig beurteilt hatte. In der Folge werden nun weitere Linienführungen untersucht. Dabei wird die ENHK wiederum früh einbezogen.

Für den mit der Motion KR-Nr. 56/2009 verlangten Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald und des Kreisels Chrüzstrasse bewilligte der Regierungsrat am 22. Januar 2014 für die Projektierungskosten eine Ausgabe (RRB Nr. 72/2014). Ein Vierspurausbau zwischen dem Kiesel und dem heutigen Ende der A50 östlich Glattfelden hatte sich zuvor in der Planung als nicht zweckmässig erwiesen.

Nachdem am 1. Oktober 2013 der Regierungsrat mit dem Stadtrat von Zürich eine Vereinbarung über das weitere Vorgehen beim Gesamtvorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel unterzeichnet hat, wird das Vorhaben in Erfüllung der Motion KR-Nr. 56/2009 nun weiter vertieft.

Abgesehen von den Planungs- bzw. Projektierungskosten sind die drei von den Motionen betroffenen Vorhaben für die Berichtsperiode 2015–2017 nicht finanzrelevant.

Vom 27. Juni bis 30. September 2014 fand die öffentliche Auflage für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr) statt. Diese betraf die Glattalautobahn, den Ausbau der A1 zwischen der Verzweigung Baltenswil und dem Anschluss Töss, den Lückenschluss der Oberlandautobahn, die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze in Winterthur sowie den Standort des Depots der Limmattalbahn. Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wird der Regierungsrat dem Kantonsrat die erforderlichen Änderungen am Richtplan zum Beschluss vorlegen.

Das folgende Bauprogramm umfasst eine Berichterstattung über die geplante kurz- und mittelfristige Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen zur Erreichung der übergeordneten Strategien und verkehrspolitischen Ziele. Diese Angaben erfolgen jedoch ohne Gewähr.

Unwägbarkeiten wie Rechtsmittel und Projekteinsprachen, einschliesslich der damit verbundenen Projektanpassungen, der Koordinationsbedarf mit anderen Bauträgern wie Gemeinden, Werken, privaten Anstösserinnen und Anstössern, aber auch Schwierigkeiten beim Landserwerb sowie Verzögerungen beim Bau wirken sich auf die Programmabwicklung aus.

B. Strassenbauprogramm für die Jahre 2015–2017

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 vor allem für Massnahmen zur Verkehrssicherheit in den Siedlungsgebieten einzusetzen. Die Massnahmen umfassen Schutzvorrichtungen wie Schutzinseln, bauliche Trennungen, ergänzende Gehwege oder kombinierte Rad-/Gehweganlagen zur sicheren Erschliessung von Neubaugebieten und zur Schliessung von Lücken im bestehenden Netz.

Zürichseeweg: Die dazu vom Kantonsrat am 25. November 2013 beschlossene Änderung des Strassengesetzes (Vorlage 4946c) wurde mit Beschwerde beim Bundesgericht angefochten und ist daher noch nicht in Kraft. Sobald die rechtlichen Rahmenbedingungen geklärt sind und die Änderung in Kraft gesetzt werden kann, können die planerischen Arbeiten für weitere Abschnitte unter Berücksichtigung der neuen Vorschriften wieder aufgenommen werden. Mit der Erstellung

weiterer Uferwegabschnitte ist somit erst dann zu rechnen, wenn die Projektierungsverfahren durchlaufen sind.

Wädenswil, Seepplatz bis Giessen: Der Abschnitt Seepplatz bis Giesen kann in Abhängigkeit vom Bundesgerichtsentscheid frühestens 2018 erstellt werden.

Radwegstrategie: Der Ausbau der Anlagen für den nichtmotorisierten Zweiradverkehr beruht auf der langfristigen Radwegstrategie des Regierungsrates (Beschluss vom 19. Juli 2006). Dabei wird die Schliessung von Radweglücken auf der Grundlage der regionalen Richtpläne und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen, weiter vorangetrieben. Eine Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen der zweiten Generation der Agglomerationsprogramme steht somit in Aussicht.

2. Öffentlicher (Strassen-)Verkehr

Wie bisher werden auch Aufwendungen für Strasseninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs wie Busspuren oder Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum durch den Strassenfonds finanziert. Es ist erfahrungsgemäss von jährlichen Aufwendungen von 2 bis 3 Mio. Franken auszugehen. Zusätzlich ist im Rahmen der RVS-Konzepte (vgl. nachfolgend Ziff. 5) eine Reihe von Vorhaben für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. Diese sind in der Rechnung unter dem Titel Verkehrsmanagement aufgeführt (vgl. Tabelle Gesamtrechnung).

Limmattalbahn: Das Projekt Limmattalbahn, das gemäss Eisenbahnrecht bewilligt wird, ist nicht Gegenstand dieses Bauprogramms. Allerdings erfordert das Projekt verschiedene Anpassungen der Strasseninfrastruktur und setzt Änderungen der Verkehrsführung voraus. Auch hat es erheblichen Einfluss auf die Umsetzungsplanung verschiedener Massnahmen dieses Bauprogramms. Die einzelnen Massnahmen sind in Kapitel 4 beschrieben. Mit der Umsetzung der ersten Etappe wird ab 2017 gerechnet. Die Finanzierung der Massnahmen soll zusammen mit dem Kredit für die Limmattalbahn erfolgen (Vorlage 5111).

3. Nationalstrassen

3.1 Leistungen des Kantons zugunsten der Nationalstrassen

Nationalstrassen (NS) neu (Oberlandautobahn), Uster Ost bis Anschluss Hinwil: Nach einer eingehenden Variantenstudie und aufgrund der Stellungnahmen der betroffenen kantonalen Umweltfachstellen ging die Linienführung zwischen Wetzikon West und dem Anschluss Ottikon an die Forchautobahn als Bestvariante hervor. Die Verbindung zwischen dem heutigen Ende der Autobahn bei Uster Ost und Wetzikon West konnte unverändert aus dem ursprünglichen Projekt übernommen werden. Damit besteht nun eine Linienführung, die aller Wahrscheinlichkeit nach umweltverträglich umgesetzt werden kann und daher im kantonalen Richtplan eingetragen werden soll (vgl. A. Anlass, Umfeld und Inhalt). Die Übernahme durch den Bund hängt davon ab, ob und wie dieser die vorgesehenen neuen Elemente des Nationalstrassennetzes finanzieren wird, nachdem die schweizerischen Stimmberechtigten am 24. November 2013 die dafür vorgesehene Erhöhung der Nationalstrassenabgabe (Vignette) abgelehnt hatten. Ohne Finanzierung ist eine Übernahme ins Nationalstrassennetz nicht möglich, weshalb dem Bund auch die Rechtsgrundlage für weitere planerische Schritte fehlt.

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: Für die Glattalautobahn gilt in Bezug auf die Übernahme durch den Bund die gleiche Ausgangslage wie für die Oberlandautobahn. Die Linienführung im kantonalen Richtplan soll nun aber entsprechend der vom Bund durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) angepasst werden (vgl. A. Anlass, Umfeld und Inhalt).

N1 Kantonsgrenze Aargau–Dreieck Zürich Nord (Ausbau Nordumfahrung Zürich): Die rasche Verwirklichung des Nordringausbaus hat für den Regierungsrat höchste Priorität. Gegen die 2012 erteilte Plangenehmigung des UVEK wurden seinerzeit mehrere Beschwerden eingereicht. Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Anfang 2014 teilweise gutgeheissen und das ASTRA zu verschiedenen Projektänderungen verpflichtet bzw. verpflichtet, solche zu prüfen:

- 100 m Überdeckung am Westportal des Gubrist-Tunnels
- Alternativ-Standort für den vorgesehenen Installationsplatz Weiningen
- Standort für die Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) Limmat
- Verbesserungen im Bereich der Emissionsbegrenzung und des Immissionsschutzes

Mit der Eröffnung der dritten Gubriströhre wird frühestens 2020 und mit dem Abschluss der Instandsetzungsarbeiten der bestehenden Tunnelröhren 2024 gerechnet. Eine allfällige Mitfinanzierung des Kantons an der Überdeckung des Portalbereichs bei Weiningen ist daher für die vorliegende Programmperiode nicht wirksam.

SN 1.4 Schöneich–Aubruugg, Einhausung der Autobahn Schwamendingen: Das Detailprojekt Einhausung Schwamendingen und das Massnahmenprojekt Schöneichtunnel wurden Ende August 2012 abgeschlossen. Im Oktober 2012 wurde eine zweite öffentliche Auflage für die Projektänderungen (nachträgliche Änderungen am Ausführungsprojekt) durchgeführt. Die Plangenehmigung durch das UVEK ist noch ausstehend. Der Baubeginn der Hauptarbeiten findet frühestens 2017 statt. Gewisse Vorarbeiten wie Werkleitungen können bereits ab 2015 oder 2016 durchgeführt werden.

NS Ausbauten im Raum Winterthur: Die verschiedenen geplanten Ausbau-, Neubau- und Betriebsmassnahmen werden durch das ASTRA koordiniert. Abgeschlossen wurde das Unterhaltsprojekt zwischen Ohringen und der Kantonsgrenze zum Thurgau. Der Abschnitt wird bis 2016 für eine temporäre Pannestreifenumnutzung ertüchtigt. Für den anschliessenden Bereich bis Effretikon erarbeitet das ASTRA derzeit das Unterhaltsprojekt. Der gesamte Abschnitt mit Pannestreifenumnutzung soll 2020 dem Verkehr übergeben werden können. Die Planungsarbeiten zum Sechsspurausbau der Umfahrung Winterthur werden parallel dazu vorangetrieben. Eine Inbetriebnahme ist allerdings nicht vor 2030 zu erwarten.

Weiter arbeitet das ASTRA das Projekt für den Vierspurausbau zwischen Kleinandelfingen und der Verzweigung Winterthur Nord aus. Bei einer wahrscheinlichen Plangenehmigung 2015 wird zurzeit mit einer Bauausführung und Inbetriebnahme bis 2020 gerechnet. Mit dem Projekt wird vor allem eine verbesserte Verkehrssicherheit angestrebt, indem ein gesichertes Überholen auf der Strecke möglich wird und die Ströme der Verzweigung konfliktfrei geführt werden.

4. Staatsstrassen

Weiterhin ist das Kantonsstrassennetz bezüglich der Verkehrssicherheit und – insbesondere in den stark verkehrsbelasteten Agglomerationsgebieten – bezüglich des Verkehrsflusses zu verbessern. Dabei werden wie in den Vorjahren folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Gestaltung des Strassenraums innerorts durch lokale Fahrbahnanpassungen in Koordination mit Werkleitungsbauten und/oder baulichen Unterhaltsmassnahmen. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden und weiteren Beteiligten, insbesondere hinsichtlich Ausführungsterminen.
- 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:

Ottenbach, Obfelden, Autobahnzubringer zur N4 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 flankierender Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten) bewilligt. Der Bund leistet einen Beitrag zulasten der Nationalstrassenrechnung von 25,8 Mio. Franken. Die Planaufgabe erfolgt ein Jahr später als ursprünglich vorgesehen im Herbst 2014. Nach der Bereinigung von Einsprachen ist voraussichtlich 2015 mit der Projektfestsetzung zu rechnen. Wenn kein Rechtsmittel gegen die Projektfestsetzung eingelegt wird, könnten die Bauarbeiten frühestens ab 2016 aufgenommen werden. Die Bauzeit beträgt rund vier Jahre.

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. Die Umsetzung der Massnahmen ist ab 2017 geplant. Hier werden zurzeit noch die Verkehrssteuerungsregimes von Stadt und Kanton Zürich sowie der Nationalstrasse aufeinander abgestimmt. Es wird mit Kosten von 10 Mio. Franken gerechnet.

Limmattal, Ausbauten in Koordination mit der Limmattalbahn: Verschiedene Vorhaben stehen entweder im Zusammenhang mit der Limmattalbahn oder sind darauf abzustimmen. Die zuständigen Stellen des Kantons koordinieren mit der Limmattalbahn AG und den Gemeinden die verschiedenen Vorhaben insbesondere entlang der Bern- und der Ueberlandstrasse sowie entlang der Querachsen. Diese Strassenzüge sollen die Ortskerne vom regionalen Durchgangsverkehr entlasten. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Vorhaben:

- *Schlieren, Zentrum, Neugestaltung Verkehrsführung:* Die heutige Verkehrsführung im Bereich der Zürcher-, Badener- und Ringstrasse genügt nach dem Umbau der Zürcherstrasse nicht mehr den verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen. Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und im Hinblick auf die Trasseeführung der Limmattalbahn wird unter Berücksichtigung städtebaulicher Gesichtspunkte ein Grosskreisel im Zentrum von Schlieren geplant. Die Umsetzung erfolgt zusammen mit der 1. Etappe der Limmattalbahn ab 2017. Die Kosten betragen weiterhin voraussichtlich rund 8,5 Mio. Franken.
- *Schlieren, Bernstrasse:* Der Ausbau der Engstringerkreuzung wird voraussichtlich Investitionskosten von etwa 40 Mio. Franken bewirken. Eine Umsetzung ist ab 2019 bzw. nach Abschluss der 1. Bauetappe der Limmattalbahn vorgesehen. Die Anpassungen des Knotens Bernstrasse/Ueberlandstrasse (Haller-Knoten) und des Knotens Gasometerstrasse sowie der Anschluss der Verlängerung der Goldschlägistrasse in Schlieren sollen vor der Inbetriebnahme der Limmattalbahn erfolgen. Mit einer Umsetzung dieser Massnahmen kann ab 2015 gerechnet werden.
- *Dietikon, Ueberlandstrasse:* Die Knoten Badenerstrasse (Bunkerkreuzung) sowie die weiteren Knoten bis und mit Anschluss Limmatfeld sind umzugestalten. Die Umsetzung ist spätestens bis zur Inbetriebnahme der 2. Etappe der Limmattalbahn vorgesehen. Zusätzlich muss die Limmatbrücke über den Oberwasserkanal der EKZ neu erstellt werden, um die vielseitigen Anforderungen erfüllen zu können. Durch die Umlegung der Niederholzstrasse ergibt sich ein neuer Anschlussknoten an die

Ueberlandstrasse. Eine Einigung mit den betroffenen Gemeinden über den Anschluss der Fahrweid zeichnet sich ab. Es kann deshalb mit einer Umsetzung ab 2019 gerechnet werden.

- *Dietikon, Mutschellenstrasse:* Die Mutschellenstrasse ist eine wichtige Querachse im Limmattal und bildet die Hauptverbindung zwischen dem Kantonsstrassennetz, den neuen Entwicklungsschwerpunkten und der Nationalstrasse A1. Um eine bestmögliche Abstimmung zum Projekt Limmattalbahn im Bereich des Knotens Industriestrasse zu erreichen, wurden die verkehrs- und sicherheitstechnischen Untersuchungen erneuert und erweitert. Dabei ist eine niveaufreie Kreuzung der Mutschellenstrasse mit der Limmattalbahn vorgesehen. Die Knotenausbauten erfolgen zeitgleich mit dem Bau der Limmattalbahn. Gleichzeitig wird auch der Knoten Mutschellenstrasse/Ueberlandstrasse angepasst und ausgebaut. Für den Knoten Mutschellenstrasse/Silbernstrasse und den Autobahnanschluss Dietikon ist aufgrund des engen Zusammenhangs eine koordinierte Projektierung mit dem Bundesamt für Strassen erforderlich.

Eglisau: Wegen des zunehmenden Verkehrs wird zum Schutz der Bevölkerung der Verkehrsfluss durch Eglisau mit Lichtsignalanlagen und gewissen Knotenanpassungen verbessert. Gleichzeitig wird der Strassenraum siedlungsverträglicher gestaltet. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Queungsmöglichkeiten für den Fuss- und Zweiradverkehr und die Einbiegemöglichkeiten für den örtlichen motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verbessern. Die Umsetzung ist ab 2019 vorgesehen. Die Bauarbeiten werden in Koordination mit der bevorstehenden Instandsetzung der Rheinbrücke geplant. Es ist mit Investitionen von rund 25 Mio. Franken (ohne Brückeninstandsetzung) zu rechnen.

Egg, Ortskernumfahrung: Der Kanton plant zusammen mit der Gemeinde Egg den Um- bzw. Ausbau der Strassen im Ortskern von Egg. Dabei stehen zwei Varianten im Vordergrund: Die Umgestaltung der bestehenden Forchstrasse und die Zentrumsumfahrung (Neue Meilenerstrasse) entsprechend dem Eintrag im kantonalen Richtplan. Da die Entwicklung der Staatsstrassen eng auf die Ortskernentwicklung der Gemeinde Egg abgestimmt werden muss, hat die Volkswirtschaftsdirektion der Gemeinde zugesichert, die Variantenwahl auf einen entsprechend legitimierten Entscheid der Gemeinde Egg abzustimmen. Die Abstimmung in der Gemeinde Egg ist für den 28. September 2014 vorgesehen.

Fällanden, Schwerzenbach, Umfahrung: Die 2009 und 2010 durchgeführte ZMB zum Richtplaneintrag für die Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach ergab als zweckmässigste Lösung eine Linienführung um Fällanden von der Zürichstrasse über den Kreisel Dübendorferstrasse bis zur Schwerzenbachstrasse. Der Kantonsrat hat im Rahmen der Gesamterneuerung des Richtplans am 18. März 2014 den Eintrag Umfahrung Fällanden gestrichen. Der Eintrag zur Umfahrung Schwerzenbach besteht weiterhin, ebenso das Verkehrsproblem in Fällanden. Zusammen mit den Gemeinden und der Planungsregion ist nun nach weiteren Lösungen ohne Umfahrungsstrasse zu suchen.

Uster, Strasse Uster West: Mit dem Strassenprojekt Uster West soll eine alternative, niveaufreie Querung der SBB-Linie zur Entlastung der beiden Übergänge Winterthurer- und Zürichstrasse geschaffen werden. Damit können die Erreichbarkeit der Stadt Uster und gleichzeitig die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in diesem Bereich verbessert werden. Die Projektkosten belaufen sich auf 21 Mio. Franken. Der Kantonsrat hat dem Objektkredit am 22. Oktober 2012 zugestimmt. Die Planaufgabe erfolgte im Juli 2013. Die Projektfestsetzung ist mit dem Erlass der Schutzverordnung für das Glattenried abzustimmen.

Pfäffikon, Westtangente und Unterführung Tunnelstrasse: In Ergänzung zu den bereits erarbeiteten Verkehrsplanungen wurden 2012 im Rahmen eines Studienauftrags die städtebaulichen Möglichkeiten und Auswirkungen sowohl der Netzerweiterungen gemäss Richtplan als auch einer Bahnunterführung für das Siedlungsgebiet im Zentrumsbereich aufgezeigt. Aufgrund der vorliegenden Studien unterstützt die Gemeinde die verschiedenen Netzerweiterungen. Die Bahnunterführung hat für die Gemeinde hohe Priorität. In einer Vertiefungsstudie werden bis Ende 2014 die Rahmenbedingungen für die Projektierung und Etappierung des Vorhabens geklärt. Alle Parteien anerkennen jedoch, dass sich der volle Nutzen nur bei Umsetzung des gesamten Massnahmenpakets einstellt, und unterstützen dieses.

Wetzikon, Westtangente: Die geplante Verbindungsstrasse (Westtangente) zwischen der Zürich- und der Pfäffikerstrasse ist im kantonalen Richtplan mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont enthalten. Die Westtangente dient einerseits zur Entlastung der Bahnhofstrasse im Zentrum von Wetzikon und andererseits als Zubringer zur geplanten Oberlandautobahn. Der Abschnitt zwischen der Zürich- und der Usterstrasse wird bei günstigem Verlauf des Festsetzungsverfahrens ab 2017 erstellt. Der Abschnitt zwischen der Uster- und der Motorenstrasse ist bereits umgesetzt. Für den Abschnitt Motoren- bis Kastellstrasse ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erstellt worden, um einen siedlungsverträglichen Verkehrsablauf sicherzustellen.

len. Dieser Abschnitt wird nur zusammen mit dem Abschnitt Kastell- bis Pfäffikerstrasse umgesetzt. Der Abschnitt Kastell- bis Pfäffikerstrasse wird voraussichtlich 2020 erstellt werden können. Die Beurteilung der Auswirkungen auf die eidgenössisch geschützten Moorbiotope sowie die Moorlandschaft Pfäffikersee bedürfen weiterer Abklärungen, insbesondere einer Begutachtung durch die ENHK. Die noch ausstehenden Abschnitte verursachen Investitionen von voraussichtlich rund 45 Mio. Franken.

Grüningen, Verlegung Stedtligasse: Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 466/2012 der Baudirektion den Auftrag zur Projektierung der Umfahrung erteilt. In deren Rahmen wurde die Notwendigkeit eines Gutachtens der ENHK ersichtlich, das inzwischen vorliegt. Die ENHK stellte die Bewilligungsfähigkeit teilweise infrage, was eine nochmalige Überprüfung der bevorzugten Lösung erfordert. Wegen dieser zusätzlichen Abklärungen verschiebt sich der angestrebte Baubeginn auf frühestens 2020.

Neeracherried, Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet: Am 13. Mai 2013 überwies der Kantonsrat die Motion der Kommission für Planung und Bau KR-Nr. 302/2010 als Postulat. Der Vorstoss verlangt vom Regierungsrat die Vorlage eines Kreditantrages für die Verlegung der Strassen gemäss kantonalem Richtplan. Nachdem bereits von 2007 bis 2009 in einer umfassenden ZMB die Möglichkeiten zur Verlegung der Strassen aus dem Neeracherried geprüft wurden, führte die Volkswirtschaftsdirektion 2012 ein Workshop-Verfahren mit den Gemeinden Höri, Neerach und Niederglatt durch. Dabei wurde ermittelt, wie den Anliegen des Moorschutzes einerseits und den Anliegen der Gemeinden andererseits am besten entsprochen werden kann. Diese Abklärungen sind inhaltlich abgeschlossen. Mit einem Rechtsgutachten wurde zudem überprüft, ob nach Bundesrecht die Wiederherstellung eines Moors einen Eingriff in die zugehörige Moorlandschaft rechtfertigen kann und welche baulichen Massnahmen an bestehenden Strassen in Mooren und Moorlandschaften zulässig sind. Die Strassenverlegung ist gemäss Gutachten grundsätzlich möglich, wenn die Gesamtbilanz der neuen Eingriffe und der aufzuhebenden Beeinträchtigungen insgesamt positiv ist und die neuen Eingriffe möglichst gering sind. Auf der Grundlage einer solchen Bilanzierung wird eine Begutachtung durch die ENHK einzuholen sein. Voraussichtlich kann 2015 über das weitere Vorgehen entschieden werden.

Landschaftsverbindungen: Im kantonalen Richtplan sind bei verschiedenen Infrastrukturanlagen Landschaftsverbindungen eingetragen. Bei den Infrastrukturanlagen handelt es sich um Autobahnabschnitte im Eigentum des Bundes und des Kantons sowie um

Eisenbahnstrecken. Im Richtplan ist festgehalten, dass die Lage und Dimensionierung der Landschaftsverbindungen im Rahmen von Unterhalts- und Erneuerungsmassnahmen der Infrastrukturen festzulegen sind. Um Klarheit über den gesamten Handlungsbedarf und den Kostenrahmen zu erlangen, sollen alle im Richtplan eingetragenen Landschaftsverbindungen unter Berücksichtigung der jeweils bestehenden Schutzinteressen geprüft und der Wiederherstellungsbedarf aufgezeigt werden. Die Untersuchung soll eine Priorisierung der Massnahmen auf dem gesamten Kantonsgebiet unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses ergeben. Die Ergebnisse aus der Untersuchung liegen spätestens 2015 vor.

Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Ortsdurchfahrten: Der Kanton Zürich schafft Voraussetzungen für eine stetige Verbesserung der Siedlungsqualität. Die qualitative Siedlungsentwicklung wird mit gezielten Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum unterstützt. Dabei sollen die Trennwirkung vermindert und die Aufenthaltsqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Deshalb wird eine Bündelung der Verkehrsströme auf dem übergeordneten Strassennetz angestrebt. Während bei Hochleistungsstrassen somit die möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des Verkehrs im Vordergrund steht, werden an Hauptverkehrsstrassen Gestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität vorgesehen, soweit dies die Verkehrsbelastung zulässt. Das Kantonsstrassennetz wird in Siedlungsräumen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und der verschiedenen damit verbundenen Funktionen angebotsorientiert erstellt und betrieben. Die bauliche Gestaltung und der angepasste Betrieb gewährleisten die sichere Zirkulation des MIV, des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs sowie eine den Verhältnissen entsprechend möglichst hohe Aufenthaltsqualität.

Als Instrument dienen sogenannte Betriebs- und Gestaltungskonzepte, die gemeinsam mit den Gemeinden entwickelt werden. Der Kanton finanziert die «Ohnehinkosten» für Sanierung und Bau von Anlagen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Zusätzliche von den Gemeinden gewünschte Massnahmen müssen von diesen finanziert werden.

5. Verkehrsmanagement

Mit Verkehrsmanagement lässt sich der Strassenraum effizienter nutzen. Grundlage dafür ist die koordinierte Zusammenarbeit der Strassenbetreiber. Die Regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich

bezweckt diese Koordination zwischen dem Kanton, den Städten Zürich und Winterthur sowie dem Bund. Diese Akteure bauen über diese Organisation den Datenaustausch zwischen ihren Netzen aus. Damit wird es möglich sein, ein Gesamtbild der Verkehrslage auf allen Strassen im Kanton Zürich zu erstellen und damit den Verkehr noch effizienter lenken und steuern zu können. Entsprechend den Vorgaben des Gesamtverkehrskonzeptes wird damit vorwiegend in urbanen Gebieten eine Verbesserung der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems angestrebt.

Regionale Verkehrssteuerung (RVS): Mit den Massnahmen der RVS-Konzepte wird in den Agglomerationen Limmattal und Glattal ein städtisches Strassenverkehrssystem umgesetzt. Der regionale Ansatz ermöglicht eine Verstetigung des Verkehrsflusses. Damit werden die Reisezeiten im MIV und im strassengebundenen öffentlichen Verkehr verlässlicher. Diese Massnahmen werden mit dem vom Kantonsrat am 26. April 2010 bewilligten Rahmenkredit von 60,5 Mio. Franken finanziert. Das Konzept sieht insbesondere Busbevorzugungen durch Knotenumbauten und neue Lichtsignalregelungen vor. Für 24 Massnahmen mit einem voraussichtlichen Investitionsvolumen von rund 19,5 Mio. Franken liegen Vorprojekte vor bzw. werden solche erarbeitet. Am weitesten fortgeschritten sind Projekte in Dietlikon, Wallisellen, Kloten, Schlieren, Dietikon zur öV-Priorisierung und zur Umgestaltung von Knoten. Verschiedene RVS-Massnahmen sind Bestandteil der Agglomerationsprogramme. Diese Massnahmen werden bei der Beurteilung durch den Bund besonders berücksichtigt. Der Bund sieht für die Umsetzung der baulichen Massnahmen einen Beitrag von 35 bis 40% vor.

6. Lärmschutz

Der Regierungsrat hat am 16. Juli 2008 beschlossen, auch im Bereich zwischen Immissionsgrenzwert und Alarmwert Beiträge abgestuft nach Lärmbelastung auszurichten. Die Sanierungskosten bei bestehenden Alarmwertüberschreitungen gehen gemäss Lärmschutzverordnung vollständig zulasten des Anlagehalters. Im Januar 2013 hat der Regierungsrat die Baudirektion beauftragt, in weiteren drei Regionen (Kemptthal, Furtal und Winterthur Ost) Strassenlärmsanierungsprogramme zu beginnen. Die geschätzten Gesamtkosten für diese Regionen belaufen sich auf 23 Mio. Franken in einem Zeitrahmen bis etwa 2018. Für die verbleibenden Regionen hat der Regierungsrat im März 2014 den Auftrag zur Lärmsanierung erteilt. Hier belaufen sich die Kosten für die Region Seeufer links Süd auf rund 10,3 Mio. Franken sowie für die Regionen Weinland Nord und Weinland Süd auf rund 2,7 Mio. Franken bis etwa 2018.

C. Gesamtverkehrliche Würdigung

Das Strassennetz trägt die Hauptlast bei der Bewältigung des Verkehrsaufkommens (70% MIV, 30% öV [vgl. Taschenstatistik-Verkehr, S. 22]). Das Strassennetz ist damit ein Hauptelement im Gesamtverkehrssystem des Kantons Zürich. Um den grösstmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzen zu erzielen, werden bei Neu-, Aus- und Umbauten frühzeitig die verschiedenen Bedürfnisse abgestimmt und Wirkungen berücksichtigt. Zu beachten sind somit die verkehrlichen Anforderungen für den Autoverkehr, für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr, für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende wie auch die gewünschte Umwelt- und Siedlungsentwicklung (§ 14 Strassengesetz, LS 722.1).

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 sowie ein gezielter, gesamtverkehrlich 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 insbesondere in den Kernstädten 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 2011 fertiggestellten regionalen Gesamtverkehrskonzepten Flughafenregion, Zürcher Oberland, Stadt Zürich und dem städtischen Gesamtverkehrskonzept Winterthur sowie den im Juni 2012 beim Bund eingereichten Agglomerationsprogrammen Limmattal, Stadt Zürich–Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland. Ein Grossteil der Vorhaben in Schlieren und Dietikon ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Limmattal.

D. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2015 97 Mio. Franken, für 2016 123 Mio. Franken und für 2017 131 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 2013	Schätzung 2014	Budget 2015	KEF 2016	KEF 2017
Bruttoausgaben					
Nationalstrassen	13	5	3	13	10
Staatsstrassen	71	100	100	137	140
– Fussgängeranlagen	3	10	10	10	10
– Radverkehrsanlagen	16	15	15	15	15
– Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strasseninfrastruktur für den öV)	41	52	53	90	93
– Verkehrsmanagement	3	11	10	10	10
– Lärmschutz	8	12	12	12	12
Summe Bruttoinvestitionen	84	105	103	150	150
abzüglich Beiträge Dritter					
Nationalstrassen	–10	–4	–2	–10	–8
Staatsstrassen	–4	–7	–4	–17	–11
Summe Beiträge Dritter	–14	–11	–6	–27	–19
Nettoausgaben					
Nationalstrassen	3	1	1	3	2
Staatsstrassen	67	93	96	120	129
Summe Nettoinvestitionen	70	94	97	123	131
Fondsbelastungen					
Abschreibungen (einschliesslich ausserordentliche Abschreibungen der Nationalstrassen wegen NFA)	49	45	46	59	59

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:
Aeppli

Der Staatsschreiber:
Husi