

Antrag des Regierungsrates vom 31. August 2022

**5858**

**Beschluss des Kantonsrates  
über den Bericht des Regierungsrates  
über das Bauprogramm der Staatsstrassen  
für die Jahre 2023–2025**

(vom .....)

*Der Kantonsrat*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 31. August 2022,

*beschliesst:*

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2023–2025 wird Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

---

**Bericht**

**A. Einleitung**

Mit dem vorliegenden Bericht legt der Regierungsrat dem Kantonsrat das Bauprogramm für Staatsstrassen der nächsten drei Jahre gemäss § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) vor. Gleichzeitig informiert er auch über die aktuellen Entwicklungen im Bereich der strategischen Grundlagen sowie über die Umsetzung von neuen bundesrechtlichen Vorgaben im Bereich des Verkehrs.

## **B. Strategische Grundlagen für das Bauprogramm**

### ***1. Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018 (GVK 2018)***

Mit dem GVK 2018 stimmt der Regierungsrat die verschiedenen Verkehrsarten langfristig aufeinander ab. Das Gesamtverkehrssystem im Kanton soll der Gesellschaft und der Wirtschaft eine ausreichende und effiziente Mobilität sichern, die mit dem kantonalen Richtplan angestrebte Raumentwicklung unterstützen und die Umweltbelastung verringern.

Das GVK 2018 bildet den Rahmen für alle verkehrlichen Planungen im Kanton Zürich. Die wichtigsten planerischen Grundsätze sind:

- Die Entwicklung von Wohnraum und Arbeitsplätzen wird auf Gebiete ausgerichtet, die gut mit dem öffentlichen Verkehr (öV) erschlossen sind.
- Im urbanen Raum wird das Angebot des öV ausgebaut. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird ein ausreichendes Angebot sichergestellt, während der Velo- und der Fussverkehr gefördert werden. Im nichturbanen Raum wird das infrastrukturelle Angebot zur Behebung lokaler Kapazitätsengpässe angepasst.
- Bei neuen Anlagen wird der Ressourcen- und Bodenverbrauch auf ein Optimum beschränkt.
- Die Finanzierung des Gesamtverkehrssystems wird langfristig sichergestellt.

### ***2. Regionale Gesamtverkehrskonzepte***

Im Rahmen regionaler Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) werden – ausgehend von den Leitsätzen, Zielen und Strategien des GVK 2018, dem kantonalen und regionalen Richtplan und abgestimmt auf die zu erwartende Siedlungsentwicklung in der Region – regionsspezifische Ziele und Strategien, Lösungsansätze und Massnahmen für den Verkehr entwickelt, die alle Verkehrsträger und -mittel einbeziehen. Jedes rGVK enthält eine Darstellung der heutigen und künftigen Verkehrsnachfrage, eine Schwachstellenanalyse, die angestrebten Ziele und den sich daraus ergebenden Handlungsbedarf. Aufbauend darauf werden die konkreten Massnahmen (einschliesslich Verantwortlichkeiten und Zeithorizonte) festgelegt. In den kommenden Jahren werden für alle Regionen rGVK erarbeitet oder erneuert.

Derzeit in Bearbeitung sind die rGVK Unterland plus (Abschluss 2022), Pfannenstil (Abschluss 2023) und Weinland (Abschluss 2023).

Die rGVK bilden jeweils die wesentliche Grundlage für die Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich.

### **3. *DiNaMo – Strategie Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität***

Die Strategie und das Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich» (DiNaMo, RRB Nr. 729/2021) ist eine Vertiefung des GVK 2018 und dient als Orientierungsrahmen des kantonalen Handelns in den Bereichen Digitalisierung und nachhaltige Mobilität. Beruhend auf dem heutigen Kenntnisstand der nationalen und internationalen Verkehrsforschung wird eine zukunftsweisende Behandlung dieser Themen für den Kanton Zürich ermittelt und ein konkretes Handlungsprogramm abgeleitet.

Unmittelbar grosses Wirkungspotenzial bei schneller Umsetzung erzielen ein Förderprogramm für Elektromobilität sowie die Förderung räumlich sowie zeitlich flexibler Arbeitsformen. Ein entsprechendes Förderprogramm für Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Mobilität hat der Regierungsrat mit Vorlage 5842 zuhanden des Kantonsrates verabschiedet.

Die weiteren Handlungsfelder gemäss DiNaMo, wie der Entwurf einer kantonalen Gesamtstrategie Verkehrssteuerung und einer City-Logistik-Strategie, sind in Bearbeitung bzw. in Planung. Mittelfristige Themen sind die Prüfung der Einbettung von Mobility as a Service sowie der Entwurf einer Strategie und eines Regulierungsrahmens für Mobility Pricing.

### **4. *Veloverkehr***

Am 6. September 2021 hat der Kantonsrat das Veloförderprogramm 2 beschlossen (Vorlage 5671). Für die Umsetzung ist im Amt für Mobilität (AFM) die Fachstelle Veloverkehr zuständig, die für die nicht infrastrukturellen Veloförderungsmassnahmen verantwortlich ist.

Die eidgenössischen Räte haben am 18. März 2022 das Veloweggesetz (BBl 2022 706) beschlossen, das die Schaffung einer entsprechenden Fachstelle bei den Kantonen vorsieht. Die bestehende Fachstelle im AFM und das Tiefbauamt (TBA) nehmen bereits heute wesentliche Aufgaben, wie sie das Veloweggesetz den Kantonen zuweist, wahr. Dies betrifft insbesondere die Netzplanung, bei welcher der Kanton Zürich mit dem 2016 vom Regierungsrat beschlossenen Velonetzplan eine Vorreiterrolle gespielt hat.

## **5. Verkehrsmanagement**

Mit Verkehrsmanagement lässt sich der Strassenraum besser nutzen. Grundlage dafür ist die koordinierte Zusammenarbeit der Strassenbetreiber. Die Regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich (RL-VRZ) ist die Dachorganisation der betrieblichen und planenden Fachinstanzen für das Strassenverkehrsmanagement im Verkehrsraum Zürich, also dem Kanton, den Städten Zürich und Winterthur sowie dem Bundesamt für Strassen. Auf der Grundlage einer Trägerschaftsvereinbarung wird eine Organisation betrieben, die den Strassenverkehr integral über alle Strassennetzhierarchien bewirtschaftet. Die Trägerschaft der RL-VRZ sind der Kanton Zürich sowie die Städte Zürich und Winterthur.

Neben dem Austausch der aktuellen Informationen zur Verkehrslage und dessen Kurzfristprognose erarbeitet das Netzwerk die strategische Ausrichtung des Verkehrsmanagements über alle Strassenhierarchien. Sie wird regelmässig überprüft und bei Bedarf werden gemeinsam Infrastrukturmassnahmen im Bereich Verkehrssteuerung ausgelöst.

Die Mitglieder der RL-VRZ haben die Anforderungen aus DiNaMo zum Verkehrsmanagement aufgenommen und überprüfen derzeit den Handlungsbedarf der vorliegenden Verkehrsmanagementgrundlagen.

Ein Testbetrieb zu einer neuartigen Logik zur Lichtsignalsteuerung an verschiedenen Anlagen in Unterwetzikon hat sowohl bei der neuen als auch bei der konventionellen Logik Effizienzgewinne hervorgebracht. Diese werden nun sukzessive auf andere Anlagen angewendet.

## **C. Bauprogramm der Staatsstrassen**

In diesem Kapitel werden die Vorhaben ab «Vorstudie» (Phase 2) mit neuen Ausgaben von mehr als 4 Mio. Franken aufgelistet. Die Projekte liegen in der Verantwortung des TBA.

Die Angaben zum Bauprogramm erfolgen entsprechend dem heutigen Planungs- und Kenntnisstand. Unwägbarkeiten wegen Rechtsmitteln und Projekteinsprachen, einschliesslich der damit verbundenen Projektanpassungen, der Koordinationsbedarf mit anderen Bauträgern wie Gemeinden, Werken, privaten Anstösserinnen und Anstössern, aber auch Schwierigkeiten beim Landerwerb sowie Verzögerungen beim Bau wirken sich auf die Programmabwicklung aus.

## **1. Mittel-/Langfristprogramm**

*Eglisau, Umfahrung:* Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 885/2022 die Baudirektion beauftragt, dem Regierungsrat zuhänden des Kantonsrates einen Antrag für einen Objektkredit für die Umfahrung Eglisau zu unterbreiten.

*Eglisau, Schaffhauser- und Zürcherstrasse:* Bis zum Bau einer neuen Umfahrung ist der Verkehrsfluss auf der heutigen Kantonsstrasse durch Eglisau mit einem Betriebskonzept für Verkehrsmanagementmassnahmen (Lichtsignalanlagen, Fussgängerübergänge und Knotenanpassungen) zu verbessern. Der Strassenraum soll siedlungsverträglicher gestaltet und die Kantonsstrasse zwischen dem Kreisel Kreuzstrasse und dem Kreisel Eglisau Nord einschliesslich der Rheinbrücke instand gesetzt werden. Das Vorprojekt wurde im Juni 2021 eingeleitet. Der Antrag an den Kantonsrat für einen Objektkredit soll im zweiten Quartal 2023 erfolgen. Der Bau wird zeitlich auf den Ausbau Bülach, Hardwald, abgestimmt.

*Grünigen, Umfahrung:* Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 596/2021 die Baudirektion beauftragt, das Vorprojekt für die Umfahrung Grünigen zu erarbeiten und gestützt darauf dem Regierungsrat zuhänden des Kantonsrates einen Antrag für einen Objektkredit zu unterbreiten.

*Kloten, Verlängerung Glattalbahn 2A:* Im Zusammenhang mit der Realisierung der Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen bis Kloten Industrie soll auch die Velohauptverbindung Flughafen bis zur Gemeindegrenze Kloten/Bassersdorf realisiert werden. Dieses Projekt umfasst auch die Verbesserung des Hochwasserschutzes in Kloten und die Aufwertung des Altbachs. Der Kanton Zürich hat die beiden Verkehrsprojekte zur Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation eingereicht. Am 10. Juni 2022 hat der Bundesrat entschieden, die beiden Projekte zurückzustellen. Der Kanton Zürich setzt sich mit Vehemenz dafür ein, dass die Verlängerung der Glattalbahn 2A und die Velohauptverbindung im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation realisiert und vom Bund mitfinanziert werden.

*Neeracherried, Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet:* Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 597/2021 die Baudirektion beauftragt, das Vorprojekt zu erarbeiten und gestützt darauf dem Regierungsrat einen Antrag zuhänden des Kantonsrates für einen Objektkredit zu unterbreiten.

*Regensdorf, Bahnhof Nord:* Da das Verkehrssystem während der Stosszeiten in weiten Bereichen der Gemeinde Regensdorf ausgelastet bzw. überlastet ist, hat die Gemeinde Regensdorf mit dem Kanton Zürich 2019 ein Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord mit Lösungen für den öV, den MIV sowie den Fuss- und Veloverkehr erarbeitet. 2020 haben die Stimmberechtigten der Gemeinde Regensdorf einen Rahmenkredit von 95 Mio. Franken zur Umsetzung der kommunalen Verkehrsinfrastrukturen bewilligt. Der Kanton Zürich ist in der Verantwortung, verschiedene Verkehrsinfrastrukturen in den Bereichen öV, MIV sowie Fuss- und Veloverkehr auszubauen, um die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes sicherzustellen. Da diese Vorhaben nur im Verbund ihre Wirkung erzielen und einen funktionalen Zusammenhang haben, bereitet der Regierungsrat einen Antrag für einen Rahmenkredit zuhanden des Kantonsrates vor.

*Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf. Veloschnellroute Wallisellen–Bassersdorf, Velohaupt- und -nebenverbindung in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen und Busspur in der Gemeinde Bassersdorf:* Die Projekte sollen durch die SBB verwirklicht und durch das TBA begleitet werden. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 22. November 2021 einen Objektkredit von rund 73 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5650).

*Winkel, A51:* Die Hochleistungsstrasse K10/A51 bildet für Wildtiere ein unüberwindbares Hindernis. Mit der geplanten Wildtierüberführung Nr. 49 soll diese Landschaftsverbindung wiederhergestellt werden. Der Bau der Wildtierüberführung wird voraussichtlich Investitionskosten von 13 Mio. Franken verursachen. Projektaufgabe und Kreditanträge sind für 2022 geplant.

## **2. Projekte Staatsstrassen 2023–2025**

*Adliswil, Ausbau Zürichstrasse:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 27. Mai 2019 einen Objektkredit von rund 12 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5474). Die Realisierung hat im April 2021 begonnen und dauert voraussichtlich noch bis August 2023.

*Bülach, Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 29. Mai 2017 einen Objektkredit von rund 62 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5288a). Gegen die Projektfestsetzung ist eine Beschwerde vor Verwaltungsgericht hängig. Der Baubeginn für die Hauptarbeiten ist im dritten Quartal 2023 vorgesehen.

*Bülach/Rorbas Radweglückenschliessung Weiacherstrasse:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 27. Mai 2019 einen Objektkredit von rund 6 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5454). Die Realisierung erfolgt voraussichtlich im August 2022 bis Ende 2023.

*Dietikon, Ausbau Unterführung SBB Schönenwerd mit Rad-/Gehweg:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 7. November 2016 einen Objektkredit von rund 6 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5299). Die Realisierung dauerte bis Ende 2020. Das Projekt wird Ende 2022 abgeschlossen.

*Dübendorf, Parkway:* Der Parkway dient der Erschliessung des Innovationsparks Zürich. Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat mit Beschluss Nr. 1067/2018 eine neue Ausgabe von rund 12 Mio. Franken beantragt (Vorlage 5502). Das Bundesgericht hat mit Urteil vom 12. Dezember 2021 zwei Beschwerden gutgeheissen und die Festsetzungsverfügung der Baudirektion zum kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich» bestätigt. Der Anschlussknoten mit Zufahrt zum Innovationspark soll 2026 in Betrieb genommen werden, der gesamte Parkway voraussichtlich Anfang 2028.

*Dürnten, Radweglückenschliessung, Neubau von Fuss- und Radquerungsstellen Oberdürntner-/Pilgerstegstrasse:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 30. März 2020 einen Objektkredit von rund 13 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5504). Die Realisierung läuft seit Anfang 2021 und dauert noch bis Herbst 2022.

*Hinwil, Zürich-/Dürntner-/Bachtelstrasse, Neubau von zwei Kreisel:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 7. Juni 2021 einen Objektkredit von rund 6 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5629a). Die Bauarbeiten haben begonnen und dauern voraussichtlich bis 2024.

*Obfelden/Ottenbach, Autobahnzubringer zur N4, Anschluss Affoltern a. A.:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 27. Januar 2020 einen Zusatzkredit von rund 15 Mio. Franken bewilligt. Die gesamte verfügbare Kreditsumme beträgt damit rund 54 Mio. Franken (Vorlage 5529a). Die Bauarbeiten haben im August 2020 begonnen und dauern voraussichtlich bis Mai 2023.

*Richterswil, Bergstrasse, Neubau von zwei Kreiseln:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 27. Mai 2019 einen Objektkredit von rund 7 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5473). Die Realisierung ist für Herbst 2022 bis Herbst 2023 geplant.

*Schlieren, Bern-/Engstringerstrasse:* Eine neue Unterquerung der bestehenden Kreuzung in Ost-West-Richtung ermöglicht die Aufnahme des Verkehrs, der sich durch den Bau der Limmattalbahn auf die Bernstrasse verlagert. Der Ausbau der Engstringerkreuzung wird voraussichtlich Investitionskosten von 47 Mio. Franken verursachen (Vorlage 5111). Die Planaufgabe nach § 16 StrG erfolgte im Sommer 2019. Die Projektfestsetzung ist für 2022 geplant.

*Urdorf Feldstrasse, Neubau Kreisel und Redimensionierung:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 29. Mai 2017 einen Objektkredit von rund 4 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5287a). Die Arbeiten wurden Ende 2021 abgeschlossen.

*Wädenswil, Seeuferweg:* Das TBA plant den Seeuferweg in Wädenswil zwischen Seeplatz und der Halbinsel Giessen auf einer Länge von etwa 800 m. Der Weg soll grösstenteils als 5 m breiter Steg entlang des Seeufers geführt werden. Das Projekt soll 2024 festgesetzt und dem Kantonsrat ein Kredit beantragt werden. Die Ausführung ist für 2025 bis 2026 geplant.

*Wangen-Brüttisellen, Knoten Zürichstrasse /A53 «Flamingo»:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 3. Juli 2017 einen Objektkredit von rund 8 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5329). Die Bauarbeiten sind früher als geplant bereits im Juli 2022 abgeschlossen worden.

*Weiningen, Dietikon, Limmatbrücke, Überlandstrasse, Niederholzstrasse und Veloschnellroute:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 11. April 2022 einen Objektkredit von rund 29 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5699a). Die Baumassnahmen sind ab April 2023 vorgesehen und dauern voraussichtlich zwei Jahre.

*Wetzikon, Radstreifen entlang der Weststrasse, Ausbau West- und Zürcherstrasse:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 23. Januar 2017 einen Objektkredit von rund 5 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5269a). Die Bauarbeiten wurden termingerecht Ende 2021 abgeschlossen. Der Projektabschluss ist noch in Arbeit.

*Zollikon/Maur, Radweglückenschliessung und behindertengerechter Ausbau Bushaltestellen Binz-/Zollikonstrasse:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 29. März 2021 einen Objektkredit von rund 5 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5455a). Die Festsetzung des Projekts ist zurzeit in Arbeit. Die Realisierung ist in den Jahren 2024/2025 zusammen mit benachbarten Massnahmen geplant.



### **3. Werkhöfe**

*Affoltern am Albis, Umbau und Erweiterung Werkhof:* Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 9. Mai 2022 einen Objektkredit von rund 13 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5761a). Die Bauarbeiten werden voraussichtlich von Herbst 2022 bis Frühling 2025 dauern.

### **4. Lärmschutz**

Im Rahmen des kantonsweiten Lärmsanierungsprogramms nach Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) sind die Akustikprojekte in allen Gemeinden ausgelöst und in den meisten Gemeinden bereits abgeschlossen. Die Finanzierung wurde durch regionsweise Rahmenkredite mittels Regierungsratsbeschlüssen gesichert. Dabei handelt es sich um gebundene Ausgaben.

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. Dies führt zu wesentlichen Verzögerungen, sodass die Arbeiten in verschiedenen Gemeinden voraussichtlich erst 2024 abgeschlossen werden können. Mit Änderung der LSV vom 1. Juli 2021 und Beschluss vom 21. April 2022 hat der Bundesrat angeordnet, die Lärmsanierung der Kantone mit einem Kredit von 52 Mio. Franken bis Ende 2024 zusätzlich zu unterstützen. Bis Ende 2022 sollen entsprechende Verträge mit den Kantonen abgeschlossen werden. Die laufende Programmvereinbarung 3 von 2016 wird ein weiteres Mal verlängert bis Ende 2024. Ab 2025 sollen neue Bestimmungen zur Förderung von Massnahmen an der Quelle in Kraft treten.

### **5. Gesamtrechnung Bauprogramm bis 2024**

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2023 100 Mio. Franken, für 2024 134 Mio. Franken und für 2025 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 2021	Schätzung 2022	KEF 2023	KEF 2024	KEF 2025
<b>Bruttoausgaben</b>					
<b>Nationalstrassen</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0</b>
<b>Staatsstrassen</b>	<b>130</b>	<b>120</b>	<b>103</b>	<b>143</b>	<b>138</b>
– Fussgängeranlagen	6	7	6	6	6
– Uferwege	0	6	6	6	6
– Radverkehrsanlagen	20	20	20	30	30
– Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strasseninfrastruktur für den öV)	94	78	64	91	86
– Verkehrsmanagement	7	8	5	5	5
– Lärmschutz	3	1	2	5	5
<b>Werkhöfe</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>2</b>
<b>Summe Bruttoinvestitionen</b>	<b>152</b>	<b>132</b>	<b>113</b>	<b>156</b>	<b>140</b>
<b>abzüglich Beiträge Dritter</b>					
Nationalstrassen	–9	–6	–2	–4	–0
Staatsstrassen	–23	–22	–11	–18	–9
Werkhöfe	0	0	0	0	0
<b>Summe Beiträge Dritter</b>	<b>–32</b>	<b>–28</b>	<b>–13</b>	<b>–22</b>	<b>–9</b>
<b>Nettoausgaben</b>					
Nationalstrassen	3	2	0	1	0
Staatsstrassen	107	98	92	125	129
Werkhöfe	10	4	8	8	2
<b>Summe Nettoinvestitionen</b>	<b>120</b>	<b>104</b>	<b>100</b>	<b>134</b>	<b>131</b>
<b>Fondsbelastungen</b>					
Abschreibungen (einschliesslich der ausserordentlichen Abschreibungen der Nationalstrassen wegen nationalen Finanzausgleichs)	71	70	67	74	72

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:  
Ernst StockerDie Staatsschreiberin:  
Kathrin Arioli