

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 19. April 2023

486. Strassen (Wiesendangen, 838 Dorfstrasse, 842 Bertschikoner-/ Wiesendangerstrasse, Neubau Rad-/Gehweg, Projektfestsetzung und Ausgabenbewilligung)

A. Ausgangslage und Projekt

Die Dorfstrasse und die Bertschikoner-/Wiesendangerstrasse auf dem Gebiet der Gemeinde Wiesendangen zählen zum Strassennetz des Kantons Zürich und sind im Kataster als regionale Verbindungsstrassen Nrn. 838 und 842 geführt.

Mit dem vorliegenden Projekt soll die Radweglücke zwischen Wiesendangen und Bertschikon geschlossen werden. Die Lückenschliessung ist als Rad- und Gehweg geplant. Verschiedene weitere Massnahmen sollen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fussverkehr umgesetzt werden. In den Innerortsbereichen von Wiesendangen und Bertschikon soll sodann zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Werterhaltung gleichzeitig die Fahrbahn instand gesetzt werden (§§ 25 f. Strassengesetz [StrG, LS 722.1]). Zudem sollen die Bushaltestellen im Projektperimeter hindernisfrei ausgebaut werden.

Im Einvernehmen mit der Gemeinde Wiesendangen sieht das Tiefbauamt folgende Massnahmen vor:

- Neubau Rad-/Gehweg von 3 m Breite entlang der Bertschikoner-/Wiesendangerstrasse ausserorts;
- Umbau bestehender Gehweg entlang der Bertschikonerstrasse innerorts zum Rad-/Gehweg mit 3 m Breite;
- neue Linksabbiegespur und Schutzinsel für Radfahrende, damit verbunden Strassenverbreiterung, bei der Einmündung der Dorfstrasse in den Stadtweg;
- Neubau Fussgängerübergang mit Mittelinsel bei der Einmündung der Kehlhofstrasse in die Dorfstrasse, damit verbunden Strassenverbreiterung und Anpassung der Gehwege;
- Neubau Gehweg westlich der Wybergstrasse;
- neue Linksabbiegespur und Schutzinsel für Radfahrende, damit verbunden Strassenverbreiterung, sowie Gestaltung der Auf- und Abfahrt zum bzw. vom Rad-/Gehweg entlang der Bertschikonerstrasse;
- neue Linksabbiegespur für den motorisierten Individualverkehr, damit verbunden Strassenverbreiterung, beim Knoten Dorf-/Bertschikonerstrasse;

- Neubau Mittelinsel «Elsauerstrasse», damit verbunden Strassenverbreiterung;
- Neubau Eingangstor «Bertschikonerstrasse»;
- Umgestaltung Ortseinfahrt Bertschikon durch Neubau einer Mittelinsel mit integrierter Radquerung, damit verbunden Strassenverbreiterung;
- Verbreiterung der Wiesendangerstrasse innerorts mit bis zu 7 m breiter Fahrbahn und durchgehendem Gehweg von 1,5 m Breite;
- Fahrbahninstandsetzung im Projektperimeter innerorts Wiesendangen und Bertschikon (mit Einbau lärmarmen Deckbeläge: Dorfstrasse km 3,900 bis km 4,075, Bertschikonerstrasse km 0,000 bis km 0,425 und Wiesendangerstrasse km 1,315 bis km 1,555);
- hindernisfreier Ausbau der Bushaltestellen «Wiesendangen, Dorf» und «Bertschikon bei Attikon»;
- Anpassung der öffentlichen Beleuchtung und Strassenentwässerung im Projektperimeter;
- Wiederinstandstellung der privaten und öffentlichen Grundstücke im Projektperimeter.

Weitere Lärmschutzmassnahmen, neben dem Einbau eines lärmarmen Deckbelags, sowie Erleichterungen werden im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts Gemeinde Wiesendangen geprüft und gegebenenfalls festgesetzt.

Das Projekt wurde dem Gemeinderat Wiesendangen mit Schreiben vom 10. April 2018 im Sinne von § 12 StrG zur Äusserung von Begehren zugestellt. Das Projekt wurde gemäss § 13 StrG vom 20. April bis 21. Mai 2018 der Bevölkerung zur Mitwirkung unterbreitet. Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen sind im überarbeiteten Projekt soweit möglich berücksichtigt worden.

B. Einspracheverfahren

Die öffentliche Auflage des Bauprojekts und des Landerwerbsplans gemäss § 16 in Verbindung mit § 17 Abs. 2 StrG erfolgte vom 4. September bis 5. Oktober 2020. Innerhalb der Auflagefrist wurden 16 Einsprachen eingereicht, die projektbezogene und teilweise auch enteignungsrechtliche Begehren enthielten. Mit 14 Einsprechenden konnte im Rahmen der Einigungsverhandlungen eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Die jeweilige Zustimmung liegt mit der Unterzeichnung der Abtretungsverträge für den Landerwerb sowie der Anpassungsprotokolle vor, womit auch die Einsprachen zurückgezogen wurden. Diese sind als erledigt abgeschrieben worden.

Die verbleibenden zwei Einsprachen sind wie folgt zu beurteilen:

a) [REDACTED], *Bertschikon, Einsprache vom 30. September 2020*

Die Einsprechenden beantragen sinngemäss, das Rad-/Gehwegprojekt in Bertschikon sei nicht zu bewilligen (Antrag 1). Der Engpass in Bertschikon bei der Trotte werde nicht behoben, sondern verschärfe sich durch die Doppelnutzung durch Verkehr und Fussgängerinnen und Fussgänger. Das Trottoir sei sodann zu schmal.

Im Rahmen des vorliegenden Projekts wird die Fahrbahn im Bereich der Trotte leicht verbreitert. Neu ist sodann einseitig ein Gehweg von 1,5 m Breite vorgesehen. Auch wenn dieser aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht mit der Normbreite von 2 m erstellt werden kann, verbessert sich die Situation massgeblich, fehlte doch bisher ein Trottoir gänzlich. Durch die vorgesehenen Massnahmen wird die Verkehrssicherheit insgesamt für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert. Bei der Trotte handelt es sich um ein Denkmalschutzobjekt von regionaler Bedeutung. Eine Verschiebung der Trotte wäre mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden und wurde daher nicht weiter geprüft. Die Einsprache ist in diesem Punkt (Antrag 1) abzuweisen.

Weiter beantragen die Einsprechenden, es sei der Radweg über die Schulstrasse und weiter zur Lettenstrasse und von dort nach Bertschikon zu leiten (Antrag 2).

Die Radwegführung wurde im Rahmen einer Vorstudie vertieft untersucht. Es wurden mehrere Varianten geprüft und deren Vor- und Nachteile verglichen. Die vorgesehene Linienführung nördlich der Bertschikoner-/Wiesendangerstrasse ging als Bestvariante aus der Vorstudie hervor. Neben verschiedenen kantonalen Stellen wurden auch die Gemeinde Wiesendangen sowie Pro Velo Kanton Zürich in die Varianten-evaluation miteinbezogen. Sämtliche Beteiligten waren mit der Wahl der Bestvariante einverstanden. Die Linienführung ab Wiesendangen via Juch- und Lättenstrasse nach Bertschikon bildete ebenfalls Teil des Variantenstudiums. Mit dem Ausbau der bestehenden Flurwege hätten zwar keine zusätzlichen Fruchtfolgeflächen beansprucht werden müssen. Abseits von Staatsstrassen ist die soziale Sicherheit jedoch geringer. Insbesondere in den Nachtstunden ist das Sicherheitsempfinden auf Velowegen, die fernab der Strasse liegen, unbefriedigend. Sodann wäre der Betrieb und Unterhalt des Radwegs aufwendiger gewesen. Alltagsrouten und Schulwege weisen einen erhöhten Unterhaltsbedarf aus, der abseits der Staatsstrassen schwieriger zu decken ist. An der gewählten Linienführung ist festzuhalten. Die Einsprache ist auch in diesem Punkt (Antrag 2) abzuweisen.

Die Einsprechenden beantragen weiter, die Trottoirbeiträge seien nicht ihnen, sondern der Gemeinde oder dem Kanton aufzuerlegen (Antrag 3).

Auf dieses beitragsrechtliche Begehren ist im vorliegenden Verfahren nicht einzutreten; es wird im anschliessenden Landerwerbsverfahren nach §§ 18 ff. StrG behandelt.

b) *Erbengemeinschaft* [REDACTED], *Bertschikon, Einsprache vom 2. Oktober 2020*

Die Einsprecherin beantragt, es sei das Strassenprojektverfahren im Bereich Bertschikon zu sistieren, bis die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung im Bereich Bertschikon (insbesondere Tempo 30 / Tempo 40) rechtskräftig seien (Antrag 1).

Im Ortsteil Bertschikon sind weder im Rahmen des vorliegenden Strassenprojekts noch unabhängig davon Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. Geschwindigkeitsreduktion geplant. Gemäss Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SR 741.21) kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit unter anderem herabgesetzt werden, wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (Bst. d). Sowohl im ursprünglichen Lärmsanierungsprojekt als auch unter Berücksichtigung der im Rahmen des vorliegenden Projekts neu erhobenen Verkehrszahlen einerseits und der neuen Strassengeometrie andererseits werden in Bertschikon die Immissionsgrenzwerte gemäss der Lärmschutz-Verordnung (SR 814.41) eingehalten; dies selbst ohne den vorgesehenen lärmarmen Deckbelag. Die Kantonspolizei, in deren Zuständigkeitsbereich Verkehrsanordnungen fallen (§ 4 Kantonale Signalisationsverordnung [LS 741.2]), lehnt denn eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit vorliegend auch ab. Die Gemeinde Wiesendangen wurde über die entsprechende Stellungnahme der Kantonspolizei informiert. Im Übrigen besteht kein Anspruch auf Geschwindigkeitsreduktionen im Rahmen von Strassenbauvorhaben. Der Antrag der Einsprecherin auf Sistierung des vorliegenden Verfahrens wird abgewiesen.

Die Einsprecherin verlangt im Weiteren, es sei das Einwendungsverfahren ab Stufe «Behandlung und Diskussion der eingegangenen Einwendungen» zu wiederholen (Überarbeitung des Technischen Berichts und Neuauflage; Antrag 2). Zur Begründung führt sie im Wesentlichen an, das Tiefbauamt habe sich mit ihren Einwendungen nicht materiell auseinandergesetzt, wesentliche Interessen seien gar nicht und Varianten, insbesondere alternative Standorte für die Bushaltestelle, seien nicht oder nur unzureichend geprüft worden.

Vom 20. April bis 21. Mai 2018 wurde das Vorprojekt der Bevölkerung zur Mitwirkung unterbreitet. Zusätzlich fand am 5. April 2018 eine Orien-

tierungsversammlung statt. Direktbetroffene wurden überdies anlässlich von Begehungen vor Ort über das Bauvorhaben informiert. Die Möglichkeit zur Mitwirkung wurde rege genutzt, so auch von der Einsprecherin. Entgegen den Ausführungen der Einsprecherin wurde in der Folge im Technischen Bericht zum Bauprojekt in der gesetzlich gebotenen Tiefe auf nicht berücksichtigte Einwendungen eingegangen. § 13 Abs. 2 StrG verlangt eine bloss gesamthafte Stellungnahme zu den nicht berücksichtigten Einwendungen. Es besteht kein Anspruch auf eine individuelle Beantwortung jeder Mitwirkungseingabe. Ebenso wenig ist eine Information der einzelnen Personen vorgeschrieben. Vielmehr erfolgt die Stellungnahme zuhanden der Öffentlichkeit (vgl. § 13 Abs. 2 lit. a und b StrG). Fehl geht sodann auch der Vorwurf der ungenügenden Interessenermittlung und -abwägung. Verschiedene kantonale Fachstellen, die Kantonspolizei, die Busbetreiberin und die Gemeinde wurden im Sinne von Art. 12 StrG zum Projekt angehört. Die Bevölkerung konnte wie in § 13 StrG vorgesehen und vorstehend beschrieben mitwirken. Hinsichtlich der gewählten Linienführung für den Radweg kann sodann auf die Ausführungen zur Radwegstudie bei der Einsprache a) Antrag 2 verwiesen werden. Entgegen den Ausführungen der Einsprecherin wurden sodann alternative Standorte für die Bushaltestelle geprüft. So war die Standortfrage etwa anlässlich einer Begehung vor Ort im November 2018 Thema. Gemäss Protokoll zur Begehung, an der Vertreter des Tiefbauamtes, des damaligen Amtes für Verkehr, der Busbetreiberin sowie des mit der Planung beauftragten Ingenieurbüros teilnahmen, wurden die im Vorprojekt geplanten Standorte sowie allfällige Varianten beurteilt und deren Vor- und Nachteile verglichen. Im Resultat hielt man an der vorgesehenen Anordnung der Bushaltestellen im Zentrum der Kernzone von Bertschikon fest. Kleinere Verschiebungen im Meterbereich zur Minimierung der Beeinträchtigung der betroffenen Grundstücke sollten bei der weiteren Projektbearbeitung geprüft werden. Auch die erneute Prüfung von Alternativstandorten im Rahmen des Einspracheverfahrens vermochte den vorgesehenen Standort nicht infrage zu stellen. Eine Verschiebung der Bushaltestelle vor der Parzelle Kat.-Nr. [REDACTED] in Richtung Westen ist ausgeschlossen, da diesfalls die im Zusammenhang mit dem gesetzlich vorgeschriebenen hindernisfreien Ausbau der Bushaltestelle erforderliche minimale gerade Anfahrsstrecke nicht realisiert werden könnte. Der hindernisfreie Ein- und Ausstieg bedingt eine gerade Anfahrt der Busse an die Haltekante. Bei zu grossen Spaltmassen zwischen Fahrzeug und Haltekante ist eine autonome Benützung des öffentlichen Verkehrs für mobilitätseingeschränkte Personen nicht möglich. Die gesetzlich vorgeschriebene Hindernisfreiheit der Bushaltestellen ist diesfalls nicht erfüllt. Je nach genauem Standort bestünde sodann zusätzlich ein Konflikt mit dem Eingangstor bzw. den bestehenden Ein-

mündungen. Abgesehen von den technischen Ausschlussgründen wäre eine Verschiebung der Bushaltestelle an den Dorfrand nicht im Interesse des öffentlichen Verkehrs. Die Anordnung der Bushaltestelle vor dem Kreuzungsbereich fällt sodann aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen ausser Betracht. Sie birgt für Fahrzeuge, die den stehenden Bus überholen, sowie für Fahrgäste, welche die Wiesendangerstrasse überqueren, eine grosse Unfallgefahr. Die schlechten Sichtverhältnisse könnten gemäss Rücksprache mit der Kantonspolizei nur mit baulichen Massnahmen kompensiert werden; für solche fehlt jedoch der notwendige Platz. Eingeschränkte Sichtverhältnisse sowohl für Motorfahrzeuglenkende als auch für Fahrgäste bestünden sodann auch bei einer Anordnung der Bushaltestelle an der Kantonsstrasse. Um dem Bus diesfalls eine gerade Anfahrt an die Haltekante zu ermöglichen, müsste die Bushaltestelle ausserhalb des Kurvenbereichs am Dorfrand platziert werden. Dies stellt für die Busbetreiberin keine vertretbare Lösung dar. Mit der projektierten Haltestelle steht hingegen wie bisher ein zentral gelegener Bushalt zur Verfügung. Am vorgesehenen Standort können überdies die geltenden Normen und Richtlinien hinsichtlich Fahrbahngeometrie eingehalten und die Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Der hindernisfreie Ausbau der Bushaltestellen als solches sowie die Gewährung eines hindernisfreien Zugangs zu den Haltestellen ist gemäss dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3) vorgeschrieben. Mit einer Chaussierung oder Pflasterung wäre die hindernisfreie Benutzung der Anlagen, anders als bei einem asphaltierten Gehweg, gerade nicht gewährleistet. Das öffentliche Interesse an der Hindernisfreiheit der Anlagen ist vorliegend höher zu gewichten als das öffentliche Interesse am Ortsbildschutz. Im Übrigen hat die Gemeinde gegenüber der Gestaltung der Anlagen keine Vorbehalte in Zusammenhang mit ihrem Kernzonenleitbild angebracht. Die Vorbringen der Einsprecherin zur Begründung ihres Antrags 2 sind insgesamt haltlos. Antrag 2 der Einsprache ist abzuweisen.

Die Einsprecherin beantragt sodann, es sei auf die Bushaltestellen im Bereich der Grundstücke Kat.-Nrn. [REDACTED] und [REDACTED] zu verzichten (Antrag 3). Im Rahmen des Einspracheverfahrens wurde die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Wiesendangen leicht verschoben, sodass sie neu vollumfänglich im Bereich der angrenzenden Parzelle mit Kat.-Nr. [REDACTED] zu liegen kommt. Die Eigentümerschaft vom Grundstück Kat.-Nr. [REDACTED] hat dazu ihr schriftliches Einverständnis erteilt. Alternative Standorte für die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Gundetswil wurden, wie vorstehend bei Antrag 2 beschrieben, während der Projektierung sowie erneut im Rahmen des Einspracheverfahrens geprüft und verworfen. Am geplanten Standort im Bereich der Parzelle Kat.-Nr. [REDACTED] ist daher festzuhalten. Antrag 3 der Einsprache ist somit im Sinne der Erwägungen teilweise gutzuheissen und im Übrigen abzuweisen.

Die Einsprecherin fordert weiter, es seien die Bushaltestellen und die Trottoirs auf ein für sie verhältnismässiges Mass anzupassen, falls ihr Antrag 3 abgelehnt werde (Antrag 4).

Wie vorstehend ausgeführt, befindet sich die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Wiesendangen nicht mehr im Bereich der Parzelle Kat.-Nr. [REDACTED] der Einsprecherin. Mit dem Projekt entsteht in Bertschikon nördlich der Wiesendangerstrasse ein durchgängiger Gehweg. Die Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger wird verbessert und der gesetzlich geforderte hindernisfreie Zugang zur Bushaltestelle gewährleistet. Der Gehweg weist bereits die Mindestbreite von 1,5 m auf und kann nicht weiter verschmälert werden. Die landwirtschaftliche Nutzung der Parzelle Kat.-Nr. [REDACTED] bleibt mit passenden Fahrzeugen und Gerätschaften weiterhin möglich. Einschränkungen bei der Nutzung, wie etwa bei der Parkierung, sind sodann bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit des Eingriffs nur insoweit von Bedeutung, als die fragliche Nutzung bisher in rechtskonformer Weise erfolgte. Insgesamt erscheint der Eingriff in das Eigentum der Einsprecherin vorliegend als verhältnismässig. Die privaten Interessen der Einsprecherin haben hinter das öffentliche Interesse zurückzutreten. Bei der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Gundetswil wurde die Haltekante im Rahmen des Einspracheverfahrens verkürzt. Ausserhalb der Anlegekante beträgt die Gehwegbreite sodann nur noch 1,5 m. Mit den in diesem Bereich vorgesehenen Bord- und Wassersteinen bleibt die bisherige Zufahrtsmöglichkeit zum Grundstück Kat.-Nr. [REDACTED] der Einsprecherin bestehen. Auch hinsichtlich der Parzelle Kat.-Nr. [REDACTED] ist der Eingriff in das Eigentum der Einsprecherin somit als verhältnismässig zu beurteilen. Die Einsprache ist in diesem Punkt (Antrag 4) im Sinne der Erwägungen teilweise gutzuheissen und im Übrigen abzuweisen.

Für den Fall, dass ihr Antrag 4 abgelehnt wird, verlangt die Einsprecherin, es sei ihr anstelle der Entschädigung für das abzutretende Land geeignetes Land an anderer Stelle zur Verfügung zu stellen (Antrag 5).

Auf dieses entschädigungsrechtliche Begehren (Antrag 5) ist im vorliegenden Verfahren nicht einzutreten; es wird im anschliessenden Landerwerbsverfahren nach §§ 18 ff. StrG behandelt.

Sodann beantragt die Einsprecherin, es sei das separate Bodenverbesserungsprojekt zusammen mit dem Strassenprojekt öffentlich aufzulegen oder es sei im Rahmen des Strassenprojekts der Nachweis der Fruchtfolgeflächenkompensation zu erbringen (Antrag 6).

Die Erstellung des Radwegs führt zum Verlust von Fruchtfolgeflächen. Die Radwegführung wurde im Rahmen einer Vorstudie vertieft untersucht. Es wurden mehrere Varianten geprüft und deren Vor- und Nachteile verglichen. Dabei wurde insbesondere der Bedarf an Kulturland berücksichtigt. Die vorgesehene Linienführung nördlich der Bertschi-

konter-/Wiesendangerstrasse ging als Bestvariante aus der Vorstudie hervor. Die mit dem Projekt beanspruchten Fruchtfolgeflächen müssen gemäss Art. 26 ff. der Raumplanungsverordnung (SR 700.1) und dem kantonalen Richtplan kompensiert werden. Die Kompensation muss dabei nicht im Rahmen des Strassenprojekts selbst erfolgen. Ebenfalls zulässig ist die Kompensation im Rahmen anderer Projekte des Tiefbauamtes oder durch Projekte Dritter. Das Bauvorhaben wird durch eine bodenkundliche Baubegleitung begleitet. Nach Fertigstellung des Projekts werden die beanspruchten Fruchtfolgeflächen vermessen und vorschriftsgemäss kompensiert. Sowohl die Verluste als auch deren Kompensation werden durch die Fachstelle Bodenschutz des Amtes für Landschaft und Natur erfasst und beurteilt. Die kantonale Praxis im Umgang mit der Kompensation von Fruchtfolgeflächen ist etabliert und im Vollzug verankert. Die Einsprache ist in diesem Punkt (Antrag 6) abzuweisen.

Die Einsprecherin fordert sodann, es sei ihr ein vollständiger Einblick in die Verfahrensakten (Variantenstudien, Road Safety Audit, Stellungnahmen der beteiligten Ämter/Fachstellen) zu gewähren (Antrag 7). Zudem sei sie zur Bereinigung der offenen Punkte zu einer Besprechung einzuladen (Antrag 8).

Am 17. September 2021 fand vor Ort eine Besprechung statt. Anlässlich dieser Einigungsverhandlung wurde der Einsprecherin die Zusendung weiterer Unterlagen angeboten, was diese jedoch ablehnte. Die Anträge 7 und 8 der Einsprache sind damit gegenstandslos geworden.

C. Finanzierung und Ausgabenbewilligung

Die Gesamtkosten sind gemäss Kostenvoranschlag vom 30. Juni 2022 wie folgt veranschlagt:

	in Franken
Erwerb von Grund und Rechten	465 000
Bauarbeiten	3 610 000
Nebenarbeiten	495 000
Technische Arbeiten	840 000
Total	5 410 000

Die Gemeinde Wiesendangen hat mit Beschluss vom 14. Mai 2018 eine Beteiligung von Fr. 380 000 an den Kosten des Projekts bestätigt.

Dieser Betrag wird der Gemeinde Wiesendangen nach Fertigstellung in Rechnung gestellt. Die Einnahme ist dem Konto 8400.6320080000, Investitionsbeiträge von Gemeinden Staatsstrassen, für das Objekt Nr. 84S-81167 gutzuschreiben.

Der Kostenverleger gestaltet sich demnach wie folgt:

	Kanton in Franken	Gemeinde Wiesendangen in Franken	Total in Franken
Erneuerung Staatsstrassen	1 381 000		1 381 000
Staatsstrassen Anteil öV	278 000		278 000
Staatsstrassen	208 000	150 000	358 000
Fussgängeranlagen	375 000	230 000	605 000
Fahrradanlagen	2 788 000		2 788 000
Total	5 030 000	380 000	5 410 000

Da der rechtsverbindlich zugesicherte Beitrag der Gemeinde Wiesendangen anteilmässig bewilligt wurde und damit erst nach der Realisierung betragsmässig feststeht, ist ein Bruttokredit zu beschliessen.

Für die Verwirklichung des Bauvorhabens ist eine Bruttoausgabe von Fr. 5 410 000 zu bewilligen, wovon Fr. 1 659 000 als gebundene Ausgabe gemäss § 37 Abs. 2 lit. b des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung (CRG, LS 611) sowie Fr. 3 751 000 als neue Ausgabe gemäss § 37 Abs. 1 CRG in die Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, aufzunehmen sind.

In der Staatsbuchhaltung wird der Gesamtbetrag von Fr. 5 410 000 auf die einzelnen Projektbestandteile mit folgendem Kostenteiler verbucht:

Budgetierung		Gebundene Ausgaben in Franken	Neue Ausgaben in Franken	Total in Franken
<i>Investitionsrechnung</i>				
Konto 8400.50111 00000	25%	1 381 000		1 381 000
Erneuerung Staatsstrassen				
Konto 8400.50110 80020	5%	278 000		278 000
Staatsstrassen Anteil öV				
Konto 8400.50110 00000	7%		358 000	358 000
Staatsstrassen				
Konto 8400.50100 00000	11%		605 000	605 000
Fussgängeranlagen				
Konto 8400.50130 00000	52%		2 788 000	2 788 000
Fahrradanlagen				
Total	100%	1 659 000	3 751 000	5 410 000

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung ist die mit Verfügung des Tiefbauamtes Nr. 1198/2016 bewilligte Ausgabe von Fr. 345 000 enthalten. Diese Verfügung ist bezüglich der Ausgabe aufzuheben.

Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm der 2. Generation enthalten. Der Kanton Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion, wird beim Bundesamt für Strassen einen Antrag auf einen Bundesbeitrag stellen. Die Höhe des Bundesbeitrags kann erst mit der Schlussabrechnung festgelegt werden und ist somit in der Ausgabe nicht

zu berücksichtigen. Die Einnahme ist dem Konto 8400.63001 00000, Investitionsbeiträge vom Bund Agglomerationsprogramm, für das Objekt Nr. 84S-81167 gutzuschreiben.

Das Vorhaben verursacht, unter der Berücksichtigung der voraussichtlichen Einnahmen von Fr. 380 000, jährliche Kapitalfolgekosten von Fr. 145 000.

Sie berechnen sich nach IPSAS wie folgt:

Baukosten Kontierung	Kapitalfolgekosten				
	Anteil Baukosten in Franken	Zinsen (0,75%) in Franken	Abschrei- bungssatz	Betrag in Franken	
Erneuerung Staatsstrassen	28%	1 381 000	5 000	2,5%	35 000
Staatsstrassen Anteil öV	6%	278 000	1 000	2,5%	7 000
Staatsstrassen	4%	208 000	1 000	2,5%	5 000
Fussgängeranlagen	7%	375 000	1 500	2,5%	9 000
Fahrradanlagen	55%	2 788 000	10 500	2,5%	70 000
Zwischentotal			19 000		126 000
Total	100%	5 030 000			145 000

Den gesamten Rechnungverkehr hat das Objekt Nr. 84S-81167, Gemeinde Wiesendangen, 838 Dorfstrasse, 842 Bertschikoner-/Wiesendangerstrasse, aufzunehmen. Der Betrag ist im Budget 2023 enthalten sowie im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan 2023–2026 eingestellt.

D. Öffentlichkeit

Dieser Beschluss ist geschützt auf § 23 des Gesetzes über die Information und den Datenschutz (LS 170.4) nicht öffentlich, soweit dies zum Schutz der Privatsphäre der Einsprechenden erforderlich ist. Die Baudirektion hat den Beschluss vor der Veröffentlichung so weit zu anonymisieren, dass die Privatsphäre der Einsprechenden gewährleistet ist.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Das Projekt für den Neubau des Rad-/Gehwegs sowie die weiteren damit verbundenen Massnahmen an der 838 Dorfstrasse und der 842 Bertschikoner-/Wiesendangerstrasse in der Gemeinde Wiesendangen wird gemäss den bei den Akten liegenden Plänen festgesetzt.

II. Die Einsprache von [REDACTED], Bertschikon, wird abgewiesen, soweit auf sie eingetreten wird.

III. Die Einsprache der Erbgemeinschaft [REDACTED], Bertschikon, wird im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen, soweit auf sie eingetreten wird und sie nicht gegenstandslos geworden ist.

IV. Für die Bauausführung werden eine gebundene Ausgabe von Fr. 1 659 000 und eine neue Ausgabe von Fr. 3 751 000, insgesamt Fr. 5 410 000, zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt.

V. Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindex gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst:

Bewilligte Ausgabe \times Zielindex \div Startindex (Indexstand April 2022)

VI. Die Verfügung des Tiefbauamtes Nr. 1198/2016 wird aufgehoben.

VII. Die Baudirektion, Immobilienamt, Landerwerb, wird beauftragt, den Landerwerb nach §§ 18 ff. des Strassengesetzes durchzuführen. Sie wird weiter ermächtigt, das für die Ausführung des Projekts erforderliche Land nötigenfalls auf dem Weg der Expropriation zu erwerben und Anstösserbeiträge zu erheben, allfällige Prozesse zu führen, Vergleiche zu treffen oder auf gütlicher Basis im Rahmen der bewilligten Kosten zum Erwerb von Grund und Rechten Verträge abzuschliessen.

VIII. Gegen diesen Beschluss kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Der angefochtene Beschluss ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen.

IX. Dieser Beschluss ist im Sinne der Erwägung D teilweise nicht öffentlich.

X. Mitteilung an

- den Gemeinderat Wiesendangen, Schulstrasse 20, 8542 Wiesendangen (unter Beilage eines mit dem Festsetzungsvermerk versehenen Projekts [ES]),

(R),

[R]),

- die Finanzdirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli