Antrag des Regierungsrates vom 19. August 2026

6116
Beschluss des Kantonsrates über den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2027–2029

(vom . . . . . .)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 19. August 2026,

beschliesst:

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2027–2029 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 über die aktuellen Entwicklungen im Bereich der strategischen Grundlagen und über die Umsetzung von neuen bundesrechtlichen Vorgaben im Bereich des Verkehrs.

Die Angaben im 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.

B. Strategische Grundlagen für das Bauprogramm

1. Richtpläne

Im kantonalen Richtplan wird der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr eine besondere Bedeutung beigemessen. Die Gestaltung der Kantonsstrassen zu öffentlichen Räumen und die Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlichem Verkehr (ÖV) in dicht besiedelten Räumen werden daher wichtige Ziele der Strasseninfrastrukturplanung bleiben. Daneben werden die Steuerung des Verkehrs und die Vorbereitung auf neue Mobilitätsformen und Technologien weiter an Bedeutung gewinnen.

So werden kontinuierlich Richtplaneinträge auf ihre Zweckmässigkeit hin überprüft. Auf der Grundlage des 2023 abgeschlossenen regionalen Gesamtverkehrskonzepts Weinland wird derzeit die Zweckmässigkeit der im Richtplan eingetragenen Umfahrungsstrassen von Ossingen, Flaach und Oberstammheim beurteilt. Die Erkenntnisse werden den Umgang mit den Einträgen im kantonalen bzw. regionalen Richtplan klären.

Auch der Aufbau der Velonetze wird vorangetrieben: Seit dem 1. Januar 2023 ist das Veloweggesetz (SR 705) in Kraft. Darin werden Grundsätze zu Velowegen formuliert und insbesondere die Kantone, aber auch die Gemeinden dazu verpflichtet, innert fünf Jahren Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten. Die Velonetzplanung liegt auf Stufe Kanton in Form des kantonalen Velonetzplans bereits vor und ist mit der Überführung in die regionalen Richtpläne behördenverbindlich festgesetzt.

Die Anforderungen an die Infrastruktur für den Alltagsverkehr und das Velowandern sind oftmals ähnlich oder sogar identisch. Hingegen ist die Planung von Routen für das Mountainbiken zwar ebenso Teil des Freizeitverkehrs, ist aber als eigenständige Aufgabe zu verstehen, die ebenfalls im Veloweggesetz verankert ist. Bei der Planung sind andere und in sich unterschiedliche Akteure beteiligt. Der Planungsprozess von Mountainbike-Routen muss diese spezifischen Anforderungen berücksichtigen. Das Amt für Mobilität (AFM) der Volkswirtschaftsdirektion hat dazu unter Einbezug der Baudirektion, der Sicherheitsdirektion und der verschiedenen Anspruchsgruppen ein Mountainbike-Konzept als Grundlage für die spätere Definition eines kantonalen Mountainbike-Routennetzes erarbeitet, das vom Regierungsrat am 26. November 2025 festgesetzt wurde (RRB Nr. 1224/2025). Für die Umsetzung wurden acht Massnahmen definiert, die nun von den verschiedenen, zuständigen Ämtern und Fachstellen umgesetzt werden. Die entsprechenden Vorarbeiten laufen.

2. Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018

Mit dem Gesamtverkehrskonzept (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 nach wie vor:

– Die Entwicklung von Wohnraum und Arbeitsplätzen wird auf Gebiete ausgerichtet, die gut mit dem 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 stärker gefördert werden. Im nichturbanen Raum wird das infrastrukturelle Angebot nur zur Behebung lokaler Kapazitätsengpässe angepasst.
– Bei neuen Anlagen wird der Ressourcen- und Bodenverbrauch auf ein Optimum beschränkt.
– Die Finanzierung des Gesamtverkehrssystems wird langfristig sichergestellt.

3. Regionale Gesamtverkehrskonzepte

Im Rahmen regionaler Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) werden, ausgehend von den Vorgaben des kantonalen und der regionalen Richtpläne sowie den Leitsätzen, Zielen und Strategien des GVK 2018, regionsspezifische Lösungsansätze für den Verkehr entwickelt, die alle Verkehrsträger und -mittel einbeziehen. Die rGVK werden unter der Führung des AFM unter Einbezug der betroffenen kantonsinternen und -externen Stellen (insbesondere Planungsregionen, teilweise Städte und Gemeinden) erarbeitet und verabschiedet. Die rGVK enthalten zunächst eine Analyse der heutigen und künftigen Verkehrsnachfrage und der in der Region vorhandenen bzw. absehbaren Schwachstellen. Darauf aufbauend werden die Ziele der künftigen Verkehrsentwicklung und insbesondere jene Strategien und Massnahmen festgelegt, die notwendig sind, um die Ziele zu erreichen. In der letzten Legislaturperiode 2019–2023 wurden rGVK für die Regionen Winterthur und Umgebung, Zimmerberg, Pfannenstil, Unterland/Furttal sowie Weinland fertiggestellt. Daraus ergeben sich zum Teil konkrete Aufträge für die weiteren Planungen von Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr und für den Strassenverkehr. Derzeit werden die rGVK der Regionen Limmattal, Glattal und Zürcher Oberland vertieft. Zudem wird das rGVK Win-

terthur und Umgebung punktuell überarbeitet. Die rGVK bilden jeweils eine wesentliche Grundlage für die Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich.

4. Strategie Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität

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

Das bis Ende 2026 befristete Förderprogramm Ladeinfrastruktur für eine CO_2-arme Mobilität, für das der Kantonsrat am 6. Februar 2023 einen Rahmenkredit von 50 Mio. Franken bewilligt hat (Vorlage 5842), trat am 28. April 2023 in Kraft und stellt entsprechende finanzielle Mittel für sieben verschiedene Förderobjekte zur Verfügung. Die meisten Gesuche werden für das Förderobjekt «Basisinfrastruktur für private Parkplätze in Ein- und Mehrparteiengebäuden» nachgefragt. Der Kredit wird bis Ende 2026 ausgeschöpft werden.

Die weiteren Handlungsfelder sind in Bearbeitung, haben sich in den letzten Jahren jedoch sehr unterschiedlich entwickelt. So haben beispielsweise auf der einen Seite die Aktivitäten im Markt zu «Mobility as a Service» abgenommen und auch bezüglich Regulierungsrahmen für Mobility Pricing haben keine namhaften Entwicklungen stattgefunden. Auf der anderen Seite konnte sich die Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik im AFM etablieren und nimmt ihre Rolle als Koordinatorin zwischen den Akteuren wahr. Eine weitere wichtige Aufgabe ist die Flächensicherung für Logistikstandorte.

Zudem hat die Dynamik beim automatisierten Fahren stark zugenommen und es sind in diesem Zusammenhang verschiedene Aktivitäten am Laufen. So sind die Kantone gemäss der Verordnung über das automatisierte Fahren (SR 741.59) für die Behandlung von Gesuchen zur Genehmigung von Einsatzbereichen im automatisierten Fahren zuständig. Um die Bewilligungsverfahren mit den verschiedenen zuständigen Stellen zu organisieren, hat das AFM ein Projekt gestartet. Schweizweit wurde die «Allianz automatisiertes Fahren (ALAUF)» als Plattform für die Kantone im vergangenen Jahr unter Federführung des AFM etabliert und mit einer externen Geschäftsstelle, die über die Konferenz der Kantonsingenieure finanziert wird, professionalisiert.

Mit dem Pilotprojekt «iamo» zum automatisierten Fahren im ländlichen Raum, das 2024 im Furttal gestartet wurde (RRB Nr. 1193/2024), ist das AFM am Puls zukünftiger Entwicklungen. Das Pilotprojekt soll den Mehrwert automatisierter Fahrzeuge im kollektiven Verkehr aufzeigen und Erfahrungen im Umgang mit dieser neuen Technologie ermöglichen.

Die unterschiedlichen Formen des automatisierten Fahrens werden die Mobilität in den kommenden Jahren verändern. Der Kanton Zürich zeigt sich im Aufgabenbereich des automatisierten Fahrens als treibende Kraft und nimmt eine wichtige Rolle als Vernetzer der verschiedenen Akteure und Gestalter ein.

5. Verkehrsmanagement

Mit Verkehrsmanagement lässt sich der bestehende Strassenraum effizienter 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 im Kanton, in den Städten Zürich und Winterthur sowie im Bundesamt für Strassen (ASTRA). 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 zu dessen Kurzfristprognose erarbeitet das Netzwerk die strategische Ausrichtung des Verkehrsmanagements über alle Strassenhierarchien (Hochleistungsstrassen, Hauptverkehrsstrassen und städtische Strassen). Sie wird regelmässig überprüft. Bei Bedarf werden gemeinsam Infrastrukturmassnahmen im Bereich Verkehrssteuerung ausgelöst. So werden derzeit – und damit rechtzeitig vor der Eröffnung der letzten sanierten Röhre des Gubristtunnels, die voraussichtlich 2028 stattfindet – nochmals gemeinsam die prognostizierten verkehrlichen Wirkungen überprüft und die flankierenden Massnahmen gegebenenfalls angepasst oder ergänzt. Für die Eröffnung des Ausbaus der A4 Weinlandautobahn zwischen Kleinandelfingen und Winterthur Nord wird in ähnlicher Weise verfahren.

6. Entwicklung Strassenfonds

Gemäss § 28 Abs. 1 StrG werden die dem Staat anfallenden Kosten für den Bau und den Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie für Staatsbeiträge mit Mitteln des Strassenfonds gedeckt. Ende 2025 betrug der Bestand des Strassenfonds 1896 Mio. Franken. Diesem Bestand standen vorfinanzierte, aber noch nicht abgeschriebene Anlage-

vermögen im Umfang von 2309 Mio. Franken gegenüber, womit der Strassenfonds mit 412 Mio. Franken verschuldet war. Damit stieg die Verschuldung 2025, trotz einem gegenüber dem Budget rund 38 Mio. Franken besseren Abschluss, um 16 Mio. Franken an. Auch für die kommenden Jahre wird erwartet, dass die Einlagen in den Strassenfonds geringer ausfallen als der Anstieg an vorfinanzierten Bauten, weshalb die Verschuldung des Strassenfonds weiter ansteigen wird.

Gemäss § 28 Abs. 2 StrG werden dem Strassenfonds der Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben, die für Strassenaufwendungen gebundenen kantonalen Anteile an bundesrechtlichen Abgaben und allfällige weitere zweckgebundene Mittel zugewiesen, wobei die kantonalen Verkehrsabgaben rund 80% der Einnahmen ausmachen. Wie bereits in den vorgehenden Bauprogrammen ausgeführt, sieht der Regierungsrat die Entwicklung des Strassenfonds kritisch (siehe dazu Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 346/2016 betreffend Strassengelder für Strassen [Fonds im Eigenkapital], Vorlage 5633, und Ergänzungsbericht vom 14. Dezember 2022, Vorlage 5633b). Die Zunahme der Verschuldung schmälert insgesamt die Investitionsfähigkeit des Kantons, nicht nur im Bereich der Strassen.

Das AFM ist daran, die Simulation der Entwicklung des Strassenfonds zu überarbeiten und dabei auch die Investitionspriorisierung zu berücksichtigen. Neu werden in der Berechnung nur noch jene Projekte aufgeführt, die eine hohe Priorisierung erhalten haben und deren Realisierung aus finanzieller Sicht gesichert erscheint.

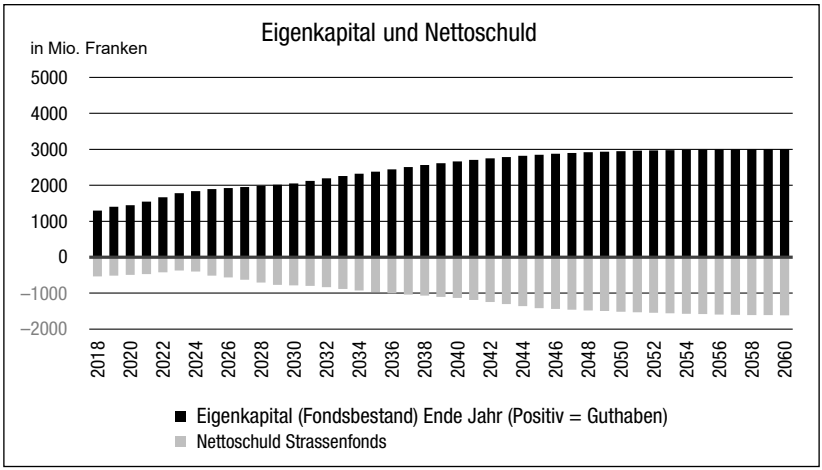

Abbildung: Entwicklung Fondbestand und Verschuldung Strassenfonds unter Berücksichtigung der Projektpriorisierung und ohne Berücksichtigung der Umfahrung Eglisau (Quelle: Auswertung AFM, Stand 5. Juni 2026).

Die Auswertung zeigt, dass die Verschuldung des Strassenfonds gegenüber der Staatskasse auch unter Berücksichtigung der Projektpriorisierung angespannt bleibt. Zwar steigt der Saldo der Strassenfonds in den kommenden Jahren an. Da aber die jährlichen Einlagen geringer als die zusätzliche Vorfinanzierung sind, steigt auch die Verschuldung weiter an. Diese wird ungefähr 2036 den Betrag von 1 Mrd. Franken übersteigen und ab 2050 bei rund 1,5 Mrd. Franken stagnieren.

Wird das Grossprojekt Umfahrung Eglisau in der Berechnung berücksichtigt, hat dies signifikante Auswirkungen auf den Strassenfonds.

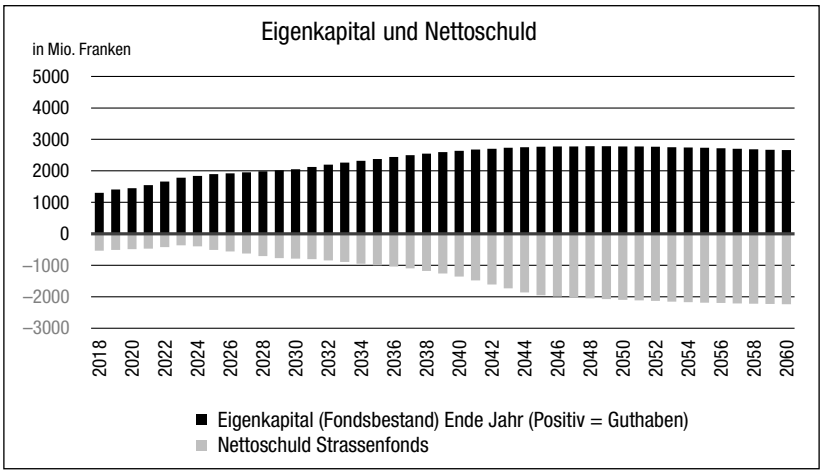

Abbildung: Entwicklung Fondbestand und Verschuldung Strassenfonds unter Berücksichtigung der Projektpriorisierung und mit Berücksichtigung der Umfahrung Eglisau (Quelle: Auswertung AFM, Stand 5. Juni 2026).

Unter der Annahme, dass mit dem Bau der Umfahrung Eglisau etwa 2035 begonnen werden kann, steigt die Verschuldung des Strassenfonds gegenüber der Staatskasse ab diesen Zeitpunkt stark an und wird ungefähr 2047 den Betrag von 2 Mrd. Franken überschreiten.

Die Auswertung zeigt, dass ohne zusätzliche Einnahmen Grossprojekte wie die Umfahrung Eglisau nicht finanziert werden können. Einen Beitrag dazu leistet die am 2. Juni 2025 eingereichte und am 30. Juni 2025 vom Kantonsrat vorläufig unterstützte parlamentarische Initiative KR-Nr. 178/2025 betreffend Verkehrsabgaben für Motorwagen mit elektrischem Antrieb, welche die Steuerbefreiung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb aufheben will. Es ist jedoch absehbar, dass Grossprojekte zusätzliche Einnahmen benötigen werden, damit deren Finanzierung gesichert werden kann.

C. Bauprogramm der Staatsstrassen

In diesem Kapitel werden die wichtigsten Bauvorhaben mit neuen Ausgaben von mehr als 4 Mio. Franken beschrieben. Die Projekte liegen in der Verantwortung des Tiefbauamtes (TBA). Im Mittel- und Langfristprogramm sind wichtige Vorhaben erfasst, die noch nicht im Kantonsrat behandelt worden sind, für die jedoch ein relevanter Meilenstein innerhalb der Periode des Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplans (KEF) 2026–2029 geplant ist. Im Abschnitt «Projekte Staatsstrassen» werden Projekte aufgeführt, die 2025 neu im Kantonsrat eingereicht wurden, bei denen der Baubeginn erfolgt ist oder die Realisierung abgeschlossen wurde.

Mit Beschluss Nr. 28/2025 beauftragte der Regierungsrat die Finanzdirektion und die Baudirektion, die Kriterien für die Investitionspriorisierung im KEF 2026–2029 aufgrund der bisherigen Erfahrungen zu schärfen. Die Methodik betreffend Aufteilung in fünf Kriterien mit drei Stufen sowie einem zusätzlichen Kriterium zur Bewertung möglicher Synergienutzung wurde beibehalten. Jedoch wurde für jede Leistungsgruppe eine konsequente Aufteilung des gesamten Investitionsvolumens in drei nahezu gleichgrosse Gesamtsummen für das Kriterium 1 (Priorisierung Direktion) verlangt. Mit Beschluss Nr. 267/2026 zu den Richtlinien zum Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan 2027–2030 und Budget 2027 bestätigte der Regierungsrat diese Kriterien. Die Bewertung der Vorhaben erfolgte durch das TBA. Von der Priorisierung ausgeschlossen sind alle Bauvorhaben, bei denen bereits ein Ausgabenbeschluss für die Realisierung vorliegt und die bereits im Rahmen des KEF 2026–2029 priorisiert wurden.

Das TBA hat zur Steuerung des Projektportfolios in den frühen Phasen der Planung und Projektierung mehrere Prüf- und Freigabepunkte etabliert. Diese gelten für alle Bauvorhaben, die Veränderungsmassnahmen wie Umbau, Ausbau oder Neubau umfassen.

Die wesentlichen Prüf- und Freigabepunkte sind:

Projektauslösung

Nach der Formulierung und amtsinternen Abstimmung einer Projektidee wird im Rahmen der Projektauslösung entschieden, ob für das Vorhaben eine Vorstudie durchgeführt oder ein alternatives Vorgehen gewählt wird. Das Aufstarten neuer Bauvorhaben erfolgt damit systematisch und abgestimmt zwischen den massgebenden Stellen des TBA.

Überprüfung der Projektbestellung

Wird die Erarbeitung einer Vorstudie beschlossen, ist das Vorhaben nach deren Abschluss und nach umfassender Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen vor der Übergabe an die Projektierung zu über-

prüfen. Dadurch wird sichergestellt, dass das Vorhaben über einen ausreichenden Reifegrad als Grundlage für die weitere Projektierung verfügt.

Überprüfung im Umfeld von Mitwirkung und Projektauflage

Eine weitere Überprüfung erfolgt im Zusammenhang mit dem Mitwirkungsverfahren und der Projektauflage nach §§ 12 und 13 StrG. Dabei werden die Vorhaben systematisch unter Berücksichtigung der Anliegen anderer Ämter und Fachstellen sowie der Öffentlichkeit beurteilt.

Die Abläufe dieser Prüf- und Freigabepunkte sind weitgehend einheitlich ausgestaltet. Für die einzelnen Bauvorhaben stellen die zuständigen Fachstellen die relevanten Grundlagen zusammen. Dazu gehören insbesondere die wichtigsten Projektziele und Projektinhalte, eine Beschreibung des Projektumfelds, die erwartete Wirkung des Vorhabens, Kostenschätzungen, Termine sowie Projektrisiken. Die vorgesetzten Stellen prüfen diese Angaben und beantragen der Geschäftsleitung des TBA das weitere Vorgehen. Die Geschäftsleitung entscheidet anschliessend über die Fortführung, Anpassung oder Sistierung des Vorhabens.

Mit den gewählten Prüf- und Freigabepunkten wird sichergestellt, dass die Relevanz und Tragfähigkeit von Bauvorhaben bereits in frühen Phasen zu wichtigen Meilensteinen systematisch beurteilt werden. Damit wird eine fundierte Priorisierung der Vorhaben ermöglicht. Personelle und finanzielle Mittel können gezielt auf Vorhaben ausgerichtet werden, die fachlich begründet, ausreichend abgestimmt und mit realistischen Umsetzungschancen verbunden sind.

1. Mittel-/Langfristprogramm (Vorstudien/Vorprojekte)

Eglisau, Umfahrung:

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 885/2022 die Baudirektion beauftragt, ihm zuhanden des Kantonsrates einen Antrag für einen Objektkredit für die Umfahrung Eglisau zu unterbreiten. Vor dem Kreditbeschluss muss die Anpassung des Richtplans, entsprechend den Erkenntnissen aus der Machbarkeitsstudie, vorgenommen werden. Die Baudirektion hat zuhanden des Regierungsrates ein Projekt ausgearbeitet. Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 10. Dezember 2025 (Vorlage 6065) dem Kantonsrat die Änderung des kantonalen Richtplaneintrags beantragt. Sofern der Kantonsrat die Anpassung des Richtplans festsetzt, wird der Regierungsrat dem Kantonsrat das vom TBA ausgearbeitete und vom AFM begleitete «Vorprojekt light» sowie den damit verbundenen Objektkredit zum Beschluss vorlegen. Aufgrund der langen Umsetzungsdauer des Projekts wurde bislang keine Prüfung hinsichtlich einer Aufnahme in den KEF 2026–2029 vorgenommen. Eine spätere Aufnahme in den KEF hängt vom politischen Prozess ab und wird zu gegebener Zeit neu beurteilt.

Eglisau, Schaffhauser- und Zürcherstrasse:

Bis zum Bau der neuen Umfahrung soll der Verkehrsfluss auf der heutigen Kantonsstrasse durch Eglisau mit einem Betriebskonzept für Verkehrsmanagementmassnahmen verbessert werden. Dazu gehören unter anderem zwei Lichtsignalanlagen, Fussgängerübergänge und Anpassungen an Verkehrsknotenpunkten.

Die Kantonsstrasse zwischen dem Kreisel Kreuzstrasse und dem Kreisel Eglisau Nord, einschliesslich der Rheinbrücke, wird instand gesetzt. Die Ergebnisse aus dem Mitwirkungsprozess Anfang 2023 wurden geprüft und die notwendigen Massnahmen in das Bauprojekt integriert, das gleichzeitig optimiert wurde.

Im Februar 2025 wurde das Bauprojekt öffentlich aufgelegt. Dabei gingen mehrere Einsprachen ein, die nun bereinigt sind. Das Festsetzungsprojekt liegt vor. Da die Wahrscheinlichkeit einer Beschwerde gegen die Projektfestsetzung hoch eingestuft wird, wurde der geplante Bau der Hauptarbeiten um ein weiteres Jahr auf frühestens 2029/2030 verschoben. Damit kann auch die Planungssicherheit für parallellaufende Projekte auf der Entlastungsroute gewährleistet werden.

Grüningen, Umfahrung:

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 596/2021 die Baudirektion beauftragt, das Vorprojekt für die Umfahrung Grüningen zu erarbeiten und ihm gestützt darauf zuhanden des Kantonsrates einen Antrag für einen Objektkredit zu unterbreiten. Der Antrag für den Objektkredit soll im Frühling 2027 erfolgen. Anschliessend soll das Projekt im Herbst 2027 öffentlich aufgelegt werden.

Neeracherried, Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet:

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 597/2021 die Baudirektion beauftragt, das Vorprojekt zu erarbeiten und ihm gestützt darauf einen Antrag zuhanden des Kantonsrates für einen Objektkredit zu unterbreiten. Aufgrund vielschichtiger Interessen in Sachen Landschaftsschutz, Gewässerrenaturierung und Aufwertung musste das Strassenprojekt erweitert und die Planungsprozesse synchronisiert werden. Aufgrund von vielschichtigen Interessen wurde 2025 das bisherige Variantenstudium vertieft und ergänzt sowie das Optimierungspotenzial für Land- und Flächenverbrauch eruiert. In breitangelegten Workshopverfahren konnten die betroffenen Gemeinden, Organisationen sowie Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ihre Anliegen in dieses Verfahren einbringen. Das Vorprojekt kann voraussichtlich Anfang 2028 für das Mitwirkungsverfahren nach §§ 12 und 13 StrG öffentlich aufgelegt werden. Nach heutigem Planungsstand ist ein Objektkreditantrag an den Kantonsrat im Frühjahr 2029 möglich. Dieses Vorhaben wurde

infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Eine spätere Aufnahme in den KEF wird zu gegebener Zeit neu beurteilt.

Regensdorf, Bahnhof Nord:

Das Gebiet Bahnhof Nord in Regensdorf wird von einem Industriequartier zu einem Zentrumsgebiet mit grossem Wohnanteil und hoher Siedlungsqualität transformiert. Die Areale liegen zwischen der Wehntalerstrasse und Althardstrasse und bieten gemäss der Teilrevision Nutzungsplanung Platz für insgesamt rund 6500 Einwohnerinnen und Einwohner bzw. Arbeitsplätze. Zwischen diesen Achsen wird die neue, autofreie Furttalpromenade entstehen. Für die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes im Umfeld des Entwicklungsgebiets werden mehrere Strassenbauvorhaben umgesetzt. 2020 haben die Stimmberechtigten der Gemeinde Regensdorf einen Rahmenkredit von 95 Mio. Franken zur Umsetzung der kommunalen Verkehrsinfrastrukturen bewilligt. Da diese Vorhaben nur im Verbund ihre Wirkung erzielen und einen funktionalen Zusammenhang haben, war bisher geplant, dem Kantonsrat einen Rahmenkredit von 122 Mio. Franken zu beantragen. Neu wird ein Objektkredit für die Wehntalerstrasse von rund 62 Mio. Franken beantragt. Der Kredit von rund 14 Mio. Franken für den Busbahnhof sowie für den Neubau der Langsamverkehrsunterführung der Gemeinde mit einem kantonalen Kostenanteil von rund 15 Mio. Franken soll zu einem späteren Zeitpunkt beantragt werden. Der Busbahnhof und die Velomassnahmen wurden infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Eine spätere Aufnahme in den KEF wird zu gegebener Zeit neu beurteilt.

Uster, Neubau Unterführung SBB Winterthurerstrasse:

Im Zusammenhang mit dem Projekt für den SBB-Doppelspurausbau Uster–Aathal projektieren die SBB in Uster eine Unterführung Winterthurerstrasse, die mit dem Ausbauschritt STEP 2035 den bestehenden Bahnübergang mit Schranke ersetzen soll. Die neue Unterführung soll sicherstellen, dass der Strassenverkehr (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) bei zunehmendem Bahnverkehr weiterhin angemessen zirkulieren kann. Der Bau der Unterführung unter der Bauherrschaft der SBB wird voraussichtlich 2029 beginnen und Investitionskosten zulasten des Kantons von rund 55 Mio. Franken verursachen. Der Kostenteiler zwischen dem Kanton, den SBB und der Gemeinde wurde noch nicht definiert. Bis zum heutigen Zeitpunkt konnte zwischen den SBB und dem Kanton keine Einigung über die Kostentragungspflicht getroffen werden. Am 7. Mai 2025 hat der Regierungsrat das TBA ermächtigt, ein Verfahren zur Bereinigung der Kostenstreitigkeit zwischen den SBB und dem Kanton

beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einzuleiten. Das Gesuch wurde im August 2025 beim BAV eingereicht und ist hängig. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Eine spätere Aufnahme in den KEF wird zu gegebener Zeit neu beurteilt.

Bülach, Winkel, A51:

Die Hochleistungsstrasse K10/A51 bildet für Wildtiere ein unüberwindbares Hindernis. Mit der geplanten Wildtierüberführung Nr. 49 soll diese Landschaftsverbindung wiederhergestellt werden. Die Investitionskosten betragen 17,5 Mio. Franken. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Eine spätere Aufnahme in den KEF wird zu gegebener Zeit neu beurteilt.

Fil Bleu Glatt:

«Fil Bleu Glatt» ist ein Gesamtkonzept zur nachhaltigen Aufwertung der Stadtlandschaft und der Freiräume entlang der Glatt zwischen Dübendorf und Opfikon. Ein zentraler Bestandteil ist die Verbreiterung des Glattuferweges. Er soll zu einer regionalen Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr ausgebaut werden. Die Velo- und Fusswege werden mit den angrenzenden Freiräumen und Erholungsgebieten vernetzt. Der Kantonsrat hat dafür mit Beschluss vom 5. September 2022 einen Rahmenkredit von 30 Mio. Franken bewilligt. Der Uferweg wird gleichzeitig mit der Revitalisierung und dem hochwassersicheren Ausbau der Glatt projektiert und ausgeführt. Für diesen Teil hat der Kantonsrat ebenfalls mit demselben Beschluss einen Rahmenkredit von 33 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5782). Das Projekt ist in verschiedene Teilprojekte unterteilt. Alle bereits laufenden Teilprojekte befinden sich im Vorprojekt. Erste Workshops des partizipativen Prozesses fanden abschnittsweise statt, sodass Anfang 2027 die Ergebnisse der ersten Vorprojekte vorliegen.

Kloten, Verlängerung Glattalbahn 2A und Velohauptverbindung:

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen Zürich bis Kloten Industrie (GTB2A) sollen auch Hochwasserschutzmassnahmen sowie die Velohauptverbindung Flughafen bis zur Gemeindegrenze Kloten–Bassersdorf erstellt werden. Zurzeit ist das Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht beim BAV hängig. Der Bundesrat hat am 22. Februar 2022 mit seiner Botschaft das Projekt GTB2A wieder in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation mit Priorität A aufgenommen. Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 25. Juni 2025 dem Kantonsrat einen Objektkredit von 303,1 Mio. Franken für die GTB2A und von 100,6 Mio. Franken für die

Velohauptverbindung beantragt (RRB Nr. 682/2025). Der Kantonsrat hat dem Vorhaben am 15. Juni 2026 zugestimmt (Vorlage 6031). Die Bauarbeiten sollen 2027 beginnen.

Dietikon, Ausbau Mutschellen-/Silbernstrasse:

Das ASTRA hat den Autobahnanschluss N01-36 Dietikon Süd mit je einem zusätzlichen Fahrstreifen ausgebaut. Das TBA plant den Ausbau der Zubringerachse und Hauptverkehrsstrasse Mutschellenstrasse sowie der anliegenden Knotensysteme. In Zusammenarbeit mit der Stadt Dietikon werden der Ausbau der Veloverbindung entlang der nördlichen Mutschellenstrasse sowie die kommunalen Veloanbindungen in das Industriegebiet ausgearbeitet. Das Vorprojekt wurde im April 2024 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt. Dem Kantonsrat soll noch 2026 ein Objektkredit beantragt und das Projekt 2027 festgesetzt werden. Der Baubeginn ist voraussichtlich 2028.

Schlieren, Velobahn Limmattal:

Mit dem Projekt wird die im kantonalen Velonetzplan vorgesehene Velobahn im Abschnitt Zentrum / Bahnhof Schlieren bis Bahnhof Altstetten mit der Stadt Zürich umgesetzt. Die Velobahn und der Fussweg werden getrennt geführt. Dadurch verbessert sich die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden. Das Vorprojekt wurde im September 2024 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt. Dem Kantonsrat soll ein Kredit beantragt und das Projekt 2027 festgesetzt werden. Der Baubeginn ist voraussichtlich 2028. Das Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Eine spätere Aufnahme in den KEF wird zu gegebener Zeit neu beurteilt.

Dübendorf, Parkway:

Der Parkway dient der Erschliessung des Innovationsparks Zürich. Der Kantonsrat hat dafür am 28. November 2022 einen Verpflichtungskredit bewilligt (Vorlage 5819). Davon sind 15 Mio. Franken für die Erstellung des Parkways eingestellt (MIV-Erschliessung). Die Anbindung des Innovationsparks an die Wangenstrasse in Dübendorf soll in Abstimmung mit der weiteren Entwicklung der Baufelder und in Übereinstimmung mit der möglichen Verlängerung der Glattalbahn gestaffelt erfolgen. Mit einer Gesamtverkehrsbetrachtung und einer Verkehrsstudie werden die einzelnen Anschlüsse an die Wangenstrasse (MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr) definiert und so die Grundlagen für das Vorprojekt des Parkways erarbeitet.

Horgen Ausbau Zugerstrasse, Abschnitt Breitmatt bis Churfirstenstrasse:

Das TBA beabsichtigt, die Zugerstrasse in Horgen von der Breitmatt bis zur Churfirstenstrasse auf einem Streckenabschnitt von rund 1,3 km auszubauen. Die Bushaltestellen werden hindernisfrei ausgebaut, die Rad- und Gehweganlagen angepasst, die Zufahrt zur Kehrrichtverwertungsanlage verlängert, die Fahrbahnen saniert und die öffentliche Beleuchtung ersetzt. Bei den Knoten Obere Einsiedlerstrasse, Waldeggstrasse und Untere Einsiedlerstrasse werden Lichtsignalanlagen erstellt. Die bisherigen Landerwerbsverhandlungen konnten noch nicht einvernehmlich abgeschlossen werden. Der Kreditantrag und die Projektfestsetzung sind für das Frühjahr 2027 vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Eine spätere Aufnahme in den KEF wird zu gegebener Zeit neu beurteilt.

Wiesendangen/Hagenbuch, Radweglückenschliessung:

Zwischen Bertschikon und Oberschneit besteht auf der Kantons-/Bertschikerstrasse eine rund 4 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Aufgrund der tiefen Priorisierung wurden die Festsetzung und der Kreditantrag vorläufig zurückgestellt. Eine spätere Aufnahme in den KEF wird zu gegebener Zeit neu beurteilt.

Zollikon/Zumikon, Radweglückenschliessung:

Zwischen Zollikerberg und Zumikon besteht auf der Forchstrasse eine rund 1,8 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Dem Kantonsrat soll im Herbst 2026 ein Kredit beantragt und das Projekt 2026 oder 2027 festgesetzt werden. Das Verkehrskonzept zur Bauausführung wird derzeit ausgearbeitet, was wegen der hohen Komplexität mehr Zeit beansprucht. Die Ausführung ist für Ende 2027 bis 2029 geplant.

Maur, Fällanden-, Zürich-, Rellikonstrasse, Ortsdurchfahrt:

Mit der Instandsetzung der Ortsdurchfahrt ist auch eine Aufwertung des Strassenraums im ganzen Ortszentrum und die Anpassung der beiden Knoten Zürichstrasse und Seestrasse vorgesehen. Das Vorhaben ist Teil des Agglomerationsprogramms der 1. Generation, bei dem ein Baubeginn spätestens im November 2027 vorzusehen ist. Das Bauprojekt wurde Mitte 2025 öffentlich aufgelegt. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Eine spätere Aufnahme in den KEF wird zu gegebener Zeit neu beurteilt.

Wetzikon/Hinwil, Radweglückenschliessung:

Zwischen Ettenhausen und Hinwil besteht auf der Hinwiler-/Winterthurerstrasse eine etwa 2 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Aufgrund des politischen Widerstandes und infolge einer tiefen Priorisierung hat die Baudirektion entschieden, die Projektierung vorläufig zu unterbrechen. Eine Neubeurteilung ist bis 2028/2029 vorgesehen.

Fällanden, Radweglückenschliessung:

Zwischen Fällanden und Binz besteht auf der Binz-/Zürichstrasse eine rund 1,1 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Die Velohauptverbindung ist Teil des Agglomerationsprogramms der 4. Generation, bei dem ein Baubeginn spätestens im März 2029 vorzusehen ist. Das Vorprojekt wurde Ende 2024 öffentlich aufgelegt. Derzeit wird das Bauprojekt erarbeitet. Dem Kantonsrat soll 2027 ein Kredit beantragt und das Projekt im Anschluss festgesetzt werden. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Eine spätere Aufnahme in den KEF wird zu gegebener Zeit neu beurteilt.

Uster, Velobahn Abschnitt Uster Ost:

Gemeinsam mit dem SBB-Projekt Doppelspurausbau Uster–Aathal soll im betroffenen Perimeter die im Richtplan verzeichnete Velobahn Zürich–Glattal–Wetzikon umgesetzt werden. Im Abschnitt Uster Ost zwischen Brunnenstrasse und Aathalstrasse soll die erste Etappe der Velobahn in Synergie mit den SBB projektiert und realisiert werden. Das Vorprojekt wurde Ende 2024 und das Bauprojekt im Frühjahr 2026 öffentlich aufgelegt. Derzeit werden die Einspracheverhandlungen geführt. Dieses Vorhaben wurde infolge einer tiefen Priorisierung nicht in den KEF 2026–2029 aufgenommen. Eine spätere Aufnahme in den KEF wird zu gegebener Zeit neu beurteilt.

Dübendorf, Gockhauserstrasse, Radweg:

Die Lücke im Radwegnetz zwischen Dübendorf und Gockhausen wird mit dem Neubau eines Rad-/Gehweges geschlossen. Im Weiteren sind umfangreiche Sanierungen des Strassenoberbaus und der Strassenentwässerung vorgesehen. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 18. Mai 2026 einen Objektkredit von rund 7,5 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 6027).

2. Projekte Staatsstrassen 2025–2027 Bauprojekt/Realisierung

Bülach, Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald:

Die Bauarbeiten sind im Gang. Die Inbetriebnahme erfolgt in zwei Phasen bis Herbst 2026.

Bülach/Rorbas, Radweglückenschliessung Weiacherstrasse:

Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 27. Mai 2019 einen Objektkredit von rund 6 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5454). Die Bauarbeiten wurden im Sommer 2022 begonnen. Sie mussten aber unterbrochen werden, weil sich die dem Kredit zugrunde liegenden Kostenschätzungen bei der Ausschreibung der Folgearbeiten als zu tief herausgestellt haben. Der Kantonsrat hat den Zusatzkredit mit Beschluss vom 27. Januar 2025 bewilligt (Vorlage 5922). Die Bauarbeiten wurden im Sommer 2025 wieder aufgenommen und sollen bis im Frühjahr 2027 abgeschlossen sein.

Dübendorf/Fällanden, Busspur:

Zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung soll auf der Fällanden-/Dübendorfstrasse eine 1,7 km lange Busspur in Mittellage erstellt werden. Je nach Lastrichtung kann diese vom Bus Richtung Fällanden oder Richtung Dübendorf benutzt werden, um die Verlustzeiten der Buslinien zu minimieren. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 25. November 2024 einen Objektkredit von rund 5,0 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5944). Das Projekt befindet sich in der Ausführung. Die Inbetriebnahme soll 2027 erfolgen.

Hombrechtikon/Grüningen, Radweglückenschliessung:

Zwischen Hombrechtikon und Binzikon besteht auf der Grüninger-/Hombrechtikerstrasse eine etwa 2,8 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Der Projektperimeter befindet sich teilweise im Gebiet des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler sowie im Gebiet des Bundesinventars der Moorlandschaften von nationaler Bedeutung. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 27. Januar 2025 einen Objektkredit von rund 6,5 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5945). Der Bau des Radweges wird mit dem ordentlichen Instandsetzungsbedarf der Fahrbahn im Jahr 2032 kombiniert.

Hombrechtikon/Oetwil am See, Radweglückenschliessung:

Zwischen Hombrechtikon und Willikon besteht auf der Oetwil-/Hombrechtikonerstrasse eine etwa 3 km lange Radweglücke, die geschlossen werden soll. Der Kantonsrat hat am 27. Januar 2025 einen Objektkredit von rund 5,3 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5894). Das Projekt soll noch 2026 festgesetzt werden. Die Ausführung ist aufgrund eines ausstehenden Landerwerbs erst für Ende 2027 bis 2029 geplant.

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). Der Regierungsrat hat das Projekt im Januar 2021 festgesetzt. Aufgrund einer Beschwerde verzögerte sich der ursprünglich für Herbst 2022 geplante Baubeginn. Aufgrund von veränderten Randbedingungen für die Bauausführung sowie von gestiegenen Landpreisen ist ein Zusatzkredit erforderlich, den der Regierungsrat dem Kantonsrat beantragen wird. Es wird ein Baubeginn im Frühjahr 2027 angestrebt.

Regensdorf, Affolternstrasse:

Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Affolternstrasse soll der Strassenraum zwischen der Niklausstrasse und Watterstrasse neugestaltet werden. Im Abschnitt Ostring bis Niklausstrasse ergaben sich durch die Redimensionierung der Strassenbreiten gute Möglichkeiten für hitzemindernde Massnahmen. Die öffentliche Planauflage nach §§ 16 und 17 StrG erfolgte im Oktober 2024, woraufhin zehn Einsprachen eingingen. Mit fünf der Einsprechenden konnte eine einvernehmliche Einigung erzielt werden. Die Festsetzung durch den Regierungsrat ist voraussichtlich noch für Mitte 2026 vorgesehen; die Umsetzung ist für 2028 geplant.

Schlieren, Bern-/Engstringerstrasse:

Der Ausbau der Engstringerkreuzung wird voraussichtlich Investitionskosten von 47,6 Mio. statt 40 Mio. Franken verursachen. Der Regierungsrat hat deshalb dem Kantonsrat einen entsprechenden Zusatzkredit beantragt (Vorlage 5895). Der Kantonsrat hat diesen am 25. März 2024 bewilligt. Der Regierungsrat hat das Projekt mit Beschluss Nr. 1029/2024 festgesetzt. Dagegen wurde Beschwerde an das Verwaltungsgericht erhoben. Das Verwaltungsgericht wies die Beschwerde mit Urteil vom 6. November 2025 ab (VB.2024.00688). Die gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts erhobene Beschwerde wurde vom Bundesgericht mit Urteil vom 2. Juli 2026 abgewiesen (1C_27/2026). Der Antrag für den Agglomerationsbeitrag des Bundes wurde eingereicht. Die Planungsarbeiten für die Baumeistersubmissionen wurden begonnen. Landerwerbsverhandlungen werden wieder aufgenommen.

Weiningen, Dietikon, Limmatbrücke, Überlandstrasse, Niederholzstrasse und Velobahn:

Der Regierungsrat hat das Projekt mit Beschluss Nr. 331/2023 festgesetzt. Die Rodungsarbeiten wurden im Januar 2026 ausgeführt und die Bauarbeiten für das Strassenbauvorhaben werden voraussichtlich bis Ende 2028 dauern.

Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf. Velobahn Wallisellen–Bassersdorf, Velohaupt- und -nebenverbindung in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen und Busspur in der Gemeinde Bassersdorf:

Die Projekte werden durch die SBB verwirklicht und durch das TBA begleitet. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 22. November 2021 einen Objektkredit von rund 73 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 5650). Das Bauprojekt der SBB wurde im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens des BAV im Juni 2023 öffentlich aufgelegt. In der Zwischenzeit haben sich erhebliche Mehrkosten für das gesamte Bauvorhaben mit Auswirkungen auf den Kostenanteil des Kantons ergeben. Der Regierungsrat hat deshalb einen Zusatzkredit beim Kantonsrat beantragt (Vorlage 6036). Der Kantonsrat hat den Zusatzkredit am 23. März 2026 bewilligt (Vorlage 6036a). Die SBB haben im Frühling 2026 mit den Bauarbeiten begonnen.

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 5455). Das Projekt wurde 2022 durch den Regierungsrat festgesetzt. Die Ausführung ist seit Herbst 2024 im Gang und wird voraussichtlich im Herbst 2026 abgeschlossen.

Hinwil, Zürich-/Dürntner-/Bachtelstrasse, BGK Aufwertung Radweg mit Instandsetzung und Lärmsanierung:

Der Kantonsrat hat am 7. Juni 2021 einen Objektkredit von 6,4 Mio. Franken für den Neubau von zwei Kreiseln, die Aufwertung des Strassenraums und Velomassnahmen bewilligt (Vorlage 5629). Das Projekt wurde 2024 realisiert und wird voraussichtlich erst 2027 abgerechnet, da die Mutation noch beim Notariat, Grundbuch- und Konkursamt hängig ist.

Dietikon, Bremgartenstrasse, Doppelspurausbau Bremgarten-Dietikon:

Der Kantonsrat hat den Objektkredit von rund 17,5 Mio. Franken mit Beschluss vom 21. November 2022 bewilligt (Vorlage 5799). Das Bauprojekt unterliegt dem Eisenbahngesetz und wurde im September 2024 für die Plangenehmigung beim BAV eingereicht. Die öffentliche Planauflage fand im Dezember 2024 statt. Es wurden rund 30 Einsprachen eingereicht. Der Federführung liegt bei der Aargau Verkehr AG. Die Rückmeldungen der Bundesämter sowie der kantonalen Fachstellen befinden sich weiterhin in Bearbeitung und liegen noch nicht abschlies-

send vor. Die Projektänderung, die unter anderem die neue Gestaltung der Bachdurchlässe, zusätzliche Installationsflächen, die Perronbeleuchtung der Haltestellen, Massnahmen gegen Erschütterungen und Körperschall sowie den Verzicht auf eine abschnittsweise, temporäre Bachumlegung von Stoffel- und Tobelbach sowie Rodungsarbeiten umfasst, erfolgt voraussichtlich noch Mitte 2026. Eine Verfügung des BAV ist frühestens im März 2027 zu erwarten.

3. Lärmschutz

Im Rahmen der ersten flächendeckenden Lärmsanierungen nach Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) entlang der Staatsstrassen wurden die Projekte in den meisten Gemeinden abgeschlossen. Insbesondere aufgrund geänderter Rahmenbedingungen oder Gerichtsverfahren kam es in einigen Projekten zu langwierigen Verzögerungen bzw. müssen einzelne Projekte neu aufgelegt werden. Die letzten öffentlichen Auflagen der ersten flächendeckenden Lärmsanierungen entlang der Staatsstrassen finden statt, sobald konsolidierte Projekte vorliegen. Die Finanzierung wurde durch regionsweise Rahmenkredite mittels Regierungsratsbeschlüssen gesichert. Dabei handelt es sich um gebundene Ausgaben. Es wurden bisher nur sehr wenige lärmreduzierende Massnahmen umgesetzt. Deshalb und da der Lärmschutz inzwischen als Daueraufgabe verstanden wird, werden bei Strassenbauprojekten lärmreduzierende Massnahmen untersucht. Sind diese Massnahmen technisch und betrieblich möglich, wirtschaftlich tragbar sowie verhältnismässig, werden sie im Rahmen des Strassenbauprojekts umgesetzt.

Der Bund unterstützt die Strassenlärmsanierungen mit Programmvereinbarungen. Seit 2025 ist die Programmvereinbarung 5 mit angepassten Beitragssätzen für Lärmsanierungen in Kraft. Massnahmen an der Quelle, die den Lärm bereits am Entstehungsort reduzieren, werden gegenüber der Programmvereinbarung 3 mit höheren Bundesbeiträgen unterstützt, die Beiträge an Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Lärmschutzwände und -dämme) und an Ersatzmassnahmen (Schallschutzfenster) hingegen reduziert. Da die Kantone signifikant mehr Bundesbeiträge beantragt haben, als zur Verfügung stehen, hat der Bund eine Priorisierung vorgenommen. Infolgedessen werden im Rahmen der Programmvereinbarung 5 voraussichtlich «nur» Bundesbeiträge an Massnahmen an der Quelle ausbezahlt.

4. Gesamtrechnung Bauprogramm bis 2029

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2027 131 Mio., für 2028 121 Mio. und für 2029 124 Mio. Franken. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung.

Gesamtrechnung (Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2025	Schätzung 2026	KEF 2027	KEF 2028	KEF 2029
Fussgängeranlagen	5	4	5	5	5
Uferwege	0	6	6	6	6
Radverkehrsanlagen	21	20	20	20	20
Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strasseninfrastruktur für den ÖV)	85	100	107	107	121
Verkehrsmanagement	6	5	3	3	3
Lärmschutz	2	6	1	1	1
Total Bruttoinvestitionen	**119**	**141**	**142**	**142**	**156**
Abzüglich Beiträge Dritter	–8	–1	–11	–21	–32
Total Nettoinvestitionen	**111**	**140**	**131**	**121**	**124**
Fondsbelastungen					
Abschreibungen	69	66	69	71	74

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Carmen Walker Späh

Die Staatsschreiberin: Kathrin Arioli