

Antrag des Regierungsrates vom 3. Oktober 2018

5499

**Beschluss des Kantonsrates
über den Bericht des Regierungsrates
über das Bauprogramm der Staatsstrassen
für die Jahre 2019–2021**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 3. Oktober 2018,

beschliesst:

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2019–2021 wird Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

A. Anlass, Umfeld und Inhalt

Mit dem Bauprogramm gemäss § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat jährlich Bericht über die Bautätigkeit auf den Staatsstrassen für die nächsten drei Jahre. Das vorliegende Bauprogramm berücksichtigt den kantonalen Richtplan, Teil Verkehr, in der Gesamt-revisionsversion vom 18. März 2014, dessen jährliche Teilrevisionen sowie das vom Regierungsrat im Januar 2018 festgesetzte Gesamtverkehrs-konzept (GVK 2018, RRB Nr. 25/2018).

Die Einnahmen und die (Investitions-)Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2019–2022, Planjahre 2019–2021, eingestellt. Aufgrund der Zu-ständigkeit des Bundes berücksichtigt das Bauprogramm in Bezug auf die Nationalstrassen nur die für den Kanton wichtigen oder finanzrele-vanten Vorhaben.

Verschiedene Strassenabschnitte weisen heute regelmässige Überlastsituationen aus. Der Regierungsrat unternimmt deshalb grosse Anstrengungen, um die im kantonalen Richtplan vom 27. März 2017 und in den regionalen Richtplänen eingetragenen Schlüsselvorhaben im Bereich der Staatsstrassen rasch umzusetzen. Erfahrungsgemäss benötigt der Planungs- und Bewilligungsprozess für neue Infrastrukturen viel Zeit, weshalb als kurzfristige Massnahme der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr entsprechend der Vorgabe im kantonalen Richtplan eine besondere Bedeutung beigemessen wird. Die siedlungsverträgliche Gestaltung der Kantonsstrassen in dicht besiedelten Räumen wird daher ein wichtiges Ziel der Strasseninfrastrukturplanung bleiben. In diesem Zusammenhang wird auch die Steuerung des Verkehrs auf dem Staatsstrassennetz noch weiter an Bedeutung gewinnen. Weiter werden Netzergänzungen für sichere und schnellere Rad- und Fusswegverbindungen vorgesehen.

Das folgende Bauprogramm umfasst die Berichterstattung über die geplante kurz- und mittelfristige Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen zur Erreichung der übergeordneten Strategien und verkehrspolitischen Ziele. Unwägbarkeiten wie Rechtsmittel und Projekteinsparungen, einschliesslich der damit verbundenen Projektanpassungen, der Koordinationsbedarf mit anderen Bauträgern wie Gemeinden, Werken, privaten Anstösserinnen und Anstössern, aber auch beim Landerwerb sowie Verzögerungen beim Bau können sich auf die Programmabwicklung auswirken.

B. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019–2021: Berichterstattung

1. Fuss- und Radverkehrsanlagen

Allgemeine Ausgaben für Fussgängeranlagen: An der Praxis zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird wie in den zurückliegenden Jahren festgehalten. Es ist geplant, rund 10 Mio. Franken pro Jahr für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Siedlungsgebieten einzusetzen. Die Massnahmen umfassen Schutzvorrichtungen wie Schutzinseln, bauliche Trennungen, ergänzende Gehwege oder kombinierte Rad-/Gehwegenanlagen zur sicheren Erschliessung von Neubaugebieten.

Zürichseeweg: Der Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Zürisee für alle» wurde mit den am 1. April 2016 in Kraft gesetzten neuen Bestimmungen zum Uferwegbau im Strassengesetz umgesetzt (§ 28b). Die nach der Überweisung des dringlichen Postulats KR-Nr. 16/2012 betreffend Seeuferwege ohne Enteignung eingestellten Planungsarbeiten für Uferwegprojekte wurden in der Folge wieder aufgenommen. Die Planung

und Projektierung von Uferwegen bleibt aber aufgrund der umweltrechtlichen Anforderungen und der Grundeigentumsverhältnisse sehr komplex. Zudem passte der Kantonsrat mit der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 310/2015 betreffend Beanspruchung von privatem Grundeigentum beim Bau von Uferwegen § 28c StrG dahingehend an, dass gegen den Willen der Eigentümerinnen und Eigentümer private Grundstücke grundsätzlich nicht für die Erstellung von Uferwegen beansprucht werden dürfen. Die Beanspruchung ist ausnahmsweise zulässig, wenn eine andere Führung des Uferwegs nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich ist. Diese Bestimmung wurde noch nicht in Kraft gesetzt. Die Planung von Uferwegen wird ferner aufgrund einer Bestimmung des Wassergesetzes (WsG), das der Kantonsrat am 9. Juli 2018 beschloss (Vorlage 5164), komplexer. So bestimmt § 13 WsG, dass nachträgliche Nutzungsbeschränkungen gegen den Willen der Inhaberin oder des Inhabers der Konzession nur zulässig sind, wenn sie der Wahrung öffentlicher Interessen dienen, nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand vermieden werden können und die Inhaberin oder der Inhaber entschädigt wird, soweit eine materielle Enteignung vorliegt. Gegen das Wassergesetz wurde das Referendum ergriffen.

Auf dem Abschnitt zwischen dem Seeplatz und Giessen in Wädenswil soll in Abstimmung mit dem Hafenprojekt der Stadt Wädenswil ein Vorprojekt erarbeitet werden. Es wird eine Variante mit einem festen Steg auf Pfählen entlang des Ufers weiter verfolgt. Die Bearbeitung ist abhängig vom Entscheid der Stadt über den Projektierungskredit und wird voraussichtlich Ende 2019 begonnen. Zudem steht das Amt für Verkehr mit verschiedenen Gemeinden im Kontakt, um mit lokalen Verbindungen und Aufwertungsmassnahmen die Fussverbindung entlang des Ufers attraktiver zu gestalten.

Velonetzplanung: Ziel der kantonalen Veloförderung ist es, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen (Kantonsratsbeschluss vom 1. November 2010, Vorlage 4664). Attraktive, sichere und durchgehende Veloverbindungen sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das Velo als Verkehrsmittel im Alltagsverkehr auf kurzen (0–5 km) bis mittleren Distanzen (5–15 km) stärker genutzt wird. Der vom Regierungsrat am 15. Juni 2016 beschlossene Velonetzplan (RRB Nr. 591/2016) dient den regionalen Planungsgruppen als Grundlage zur Überarbeitung der regionalen Richtpläne. Zusätzlich dazu hat die Volkswirtschaftsdirektion ein Umsetzungskonzept erarbeitet, in dem die Massnahmen ermittelt und priorisiert werden. Massnahmen zur Schliessung von Lücken sowie der Ausbau von Veloinfrastrukturen in den Agglomerationsräumen haben Priorität.

2. Öffentlicher (Strassen-)Verkehr

Aufwendungen für Strasseninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs wie Busspuren, Steuerungsmassnahmen zur Busbevorzugung und die Sicherstellung des hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr im Strassenraum werden durch den Strassenfonds finanziert. Es ist erfahrungsgemäss auch weiterhin von jährlichen Aufwendungen von 2 Mio. bis 3 Mio. Franken auszugehen. Zusätzlich ist in den Konzepten der Regionalen Verkehrssteuerung (vgl. nachfolgend Ziff. 5) eine Reihe von Massnahmen für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. Diese sind in der Rechnung unter dem Titel Verkehrsmanagement aufgeführt (vgl. Teil D, Tabelle Gesamtrechnung).

3. Nationalstrassen

3.1 Leistungen des Kantons zugunsten der Nationalstrasse

Am 12. Februar 2017 stimmten die Schweizer Stimmberechtigten der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds und damit verbunden einer Anpassung des Nationalstrassennetzes zu. Damit werden im Kanton Zürich am 1. Januar 2020 die Hirzelstrasse zwischen Horgen und Sihlbrugg sowie die Oberlandautobahn zwischen dem Brüttseller Kreuz und der Kantonsgrenze bei Rüti in das Eigentum des Bundes übergehen und damit neue Nationalstrassen. Wegen der heutigen Lücke in der Oberlandautobahn zwischen den Anschlüssen Uster Ost und Betzholz-Kreisel werden die bestehende Strasse durch das Aathal, durch Unterwetzikon, das Gewerbegebiet Hinwil sowie der Zubringer zwischen Hinwil und Betzholz zu Nationalstrassen. Diese heutigen Hauptstrassen werden wieder in die Verantwortung des Kantons zurückfallen, wenn der Bund die Lücken im Hochleistungsstrassennetz geschlossen hat.

Nationalstrassen neu (Oberlandautobahn), Uster Ost bis Anschluss Hinwil: Mit der Anpassung des Nationalstrassennetzes verfügt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ab 1. Januar 2020 über die Legitimation, die Projektierung der neuen Netzelemente anzugehen. Der erste formelle Schritt gemäss Bundesgesetz über die Nationalstrassen (SR 725.11) wird in einem sogenannten Generellen Projekt bestehen, das vom Bundesrat zu genehmigen ist. Bis zur Übernahme liegt die Verantwortung für die Verbindung weiterhin beim Kanton. Mit Beschluss Nr. 54/2018 hat der Regierungsrat am 31. Januar 2018 für die planerischen Vorarbeiten für ein Generelles Projekt zur Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn einen Kredit von Fr. 2 700 000 bewilligt.

Die verbleibende Zeit bis zum Übergang der Verantwortung an den Bund wird nun genutzt, um Vorarbeiten für ein Generelles Projekt durchzuführen. Diese umfassen geologische Erkundungen, die Konzeption der Anschlüsse, die Anpassung des bisherigen Projekts an die aktuelle Normung, die Konzeption des Bauwerks an sich und insbesondere der Tunnel und der offenen Strecke sowie die Aufarbeitung der umweltrechtlich relevanten Themen. Das ASTRA hat dem Vorgehen zugestimmt und seine volle Unterstützung zugesichert. Mit dieser Zusammenarbeit wird sichergestellt, dass die Planungsergebnisse vom Bund in sein Generelles Projekt übernommen werden können. Die Planungsmassnahmen erfolgen deshalb zwar auf der Grundlage des kantonalen Strassengesetzes, berücksichtigen aber die sich aus der Nationalstrassengesetzgebung sowie den Richtlinien des ASTRA ergebenden Anforderungen.

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: Die Glattalautobahn wurde im Rahmen der durchgeführten Anpassung neu in den Netzbeschluss aufgenommen. Anders als die Lückenschliessung der Oberlandautobahn handelt es sich bei diesem Streckenabschnitt aber um ein Projekt im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung, das somit in der alleinigen Verantwortung des Bundes liegt. Der Kanton kann entsprechend keine Vorarbeiten leisten. Ab 1. Januar 2020 kann die Glattalautobahn im Rahmen eines Generellen Projekts durch das ASTRA weiter vertieft werden.

N1 Limmattaler Kreuz – Dreieck Zürich Nord (Ausbau Nordumfahrung Zürich): Der rasche 6-Spur-Ausbau des Nordrings und der Bau der dritten Tunnelröhre durch den Gubrist haben für den Regierungsrat höchste Priorität. Die rechtskräftige Plangenehmigung für den Ausbau zwischen Zürich Affoltern und der Verzweigung Zürich Nord liegt vor und die Arbeiten sind in vollem Gange. Im Zusammenhang mit dem 6-Spur-Ausbau wird auch die Überdeckung Katzensee gebaut, an die der Kanton einen Beitrag von 25 Mio. Franken leistet. Diese Kosten sind im Budget/KEF eingestellt.

Halbanschluss und Überdeckung Weiningen: Der Bundesrat hat dem Generellen Projekt im September 2017 zugestimmt. Inzwischen ist das Ausführungsprojekt ausgearbeitet und die Plangenehmigung beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beantragt. Eine Genehmigung wird noch 2018

erwartet. Ausgelöst durch dieses Projekt muss die Umfahrungsstrasse/Knoten Zürichstrasse angepasst werden. Die Projektierung erfolgt durch das Tiefbauamt.

Mit der Eröffnung der dritten Fahrstreifen zwischen den Anschlüssen Zürich Seebach und Zürich Affoltern wird 2019 gerechnet. Mit dem Abschluss der Arbeiten (Instandsetzungsarbeiten der bestehenden Tunnelröhren) wird 2025 gerechnet.

SN 1.4 Schöneich-Aubrugg, Einhausung der Autobahn Schwamendingen: Die Plangenehmigung durch das UVEK wurde im Dezember 2015 erteilt. Im laufenden Jahr 2018 wurden die Arbeiten aufgenommen. Die Fertigstellung ist für Ende 2024 geplant. Die Aufwendungen für den Beitrag des Kantons von 73,3 Mio. Franken sind im Budget/KEF eingestellt.

Ausbauten im Raum Winterthur: Im Raum Winterthur sieht der Bund verschiedene Massnahmen vor. Für den Abschnitt der A1 bis Zürich Ost wird ein Unterhaltsprojekt mit einer Pannestreifenumnutzung (PUN) erarbeitet. Dies als provisorische Massnahme, um die Kapazität in den Spitzenzeiten zu erhöhen. Die Vorarbeiten dazu haben begonnen. Für den Abschnitt der A1 zwischen Ohringen bis Effretikon erarbeitet das ASTRA derzeit ein Unterhaltsprojekt. Für den gesamten Abschnitt zwischen Oberwinterthur bis Effretikon will der Bund bis 2020 ebenfalls mit einer PUN für Tageszeiten mit hoher Belastung die Kapazität erhöhen. Die Planungsarbeiten zum 6-Spur-Ausbau der Umfahrung Winterthur werden parallel dazu vorangetrieben. Derzeit wird ein Generelles Projekt erarbeitet. Eine Inbetriebnahme ist allerdings nicht vor 2035 zu erwarten. Weiter projektiert das ASTRA den 4-Spur-Ausbau zwischen Kleinandelfingen und der Verzweigung Winterthur Nord, für welchen die Plangenehmigung noch 2018 erwartet wird. Mit einer Inbetriebnahme kann auch bei günstigem Verlauf nicht vor 2025 gerechnet werden.

4. Staatsstrassen

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

- Ausbau des Kantonsstrassennetzes an stark belasteten oder überlasteten Stellen gemäss Richtplan.
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Gestaltung des Strassenraums innerorts durch lokale Strassenraumanpassungen in Koordination mit Werkleitungsbauten und/oder baulichen Unterhalts-

massnahmen. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden und weiteren Beteiligten, insbesondere hinsichtlich der Bewilligungsverfahren, der Regelung der Kostentragung und der Ausführungstermine.

- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Staus an Knoten durch bauliche und steuerungstechnische Massnahmen, wenn nötig, eingebunden in koordinierte 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 von mehr als 3 Mio. Franken werden im Folgenden näher erläutert:

Adliswil, Zürichstrasse: Zwischen den Gebieten Dietlimoos-Moos, Sunnau und der Stadtgrenze zu Zürich soll in den kommenden Jahren ein neuer Stadtteil entstehen. Die Zürichstrasse wird in diesem Abschnitt erneuert und mit Lichtsignalen und Busbevorzugungssystemen ergänzt und so den städtischen Siedlungsverhältnissen angepasst. Das ausgearbeitete Strassenprojekt setzt auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept der Stadt Adliswil um und wertet den Strassenraum auf. Die Kreuzungen Tüfi, Grüt und Moos werden umgebaut und neu mit einer Lichtsignalanlage gesteuert. Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, sind neue Fussgängerübergänge mit Schutzinseln sowie beidseitig durchgehende Velostreifen und Trottoirs vorgesehen. Zudem wird eine separate Busspur erstellt, die für beide Fahrtrichtungen genutzt werden kann. Daneben sollen auch die Beleuchtung und die Strassenentwässerung angepasst werden. Das Strassenprojekt kostet insgesamt 14,26 Mio. Franken. Der Regierungsrat hat die gebundenen Ausgaben von 1,8 Mio. Franken bewilligt (RRB Nr. 680/2018) und dem Kantonsrat neue Ausgaben von 12,46 Mio. Franken beantragt (Vorlage 5474). Die Stadt Adliswil hat mit Stadtratsbeschluss vom 8. Mai 2018 einen Kostenanteil von 5,8 Mio. Franken bewilligt.

Bassersdorf, Verlegung Kantonsstrasse: Die Trassierung des künftigen Brüttener Tunnels der SBB erfordert eine Verlegung der heutigen Bahnquerung der Baltenswilerstrasse. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung umfasst die Beurteilung verschiedener Varianten der Linienführungen und Anschlüsse. Neben einem Ersatz des aufzuhebenden Strassenabschnitts südlich der Gleisanlagen mit Anschluss an die Zürichstrasse werden auch die Möglichkeit einer Weiterführung bis zur Klotenerstrasse im Bereich Grindel sowie weitere Alternativen geprüft. Das Ergebnis wird Anfang 2019 vorliegen.

Bülach, Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald: Am 29. Mai 2017 hat der Kantonsrat einen Objektkredit für den 4-Spur-Ausbau der Strasse beschlossen (Vorlage 5288). Derzeit wird das Bauprojekt als Grundlage für die öffentliche Auflage und die Festsetzung gemäss §§ 16 und 17 StrG ausgearbeitet. Das Projekt erfordert die Umlegung einer Erdgashochdruckleitung. Dafür ist ein zusätzliches Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht durchzuführen. Ohne Verzögerungen in den weiteren Verfahren kann mit dem Bau Ende 2020 begonnen werden.

Dietlikon, Zentrum Dietlikon Süd: Das Verwaltungsgericht hat am 22. März 2018 (VB.2016.00349) die Beschwerden gegen den Projektfestsetzungsbeschluss (RRB Nr. 429/2016) abgewiesen. Damit ist dieser rechtskräftig. Die in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Dietlikon auszuführenden Bauarbeiten für die Einführung eines neuen Verkehrsregimes und die damit verbundenen Instandsetzungs- und Ausbauarbeiten (Strassenbauarbeiten, Anpassung Lichtsignal-, Beleuchtungs- und Abwasseranlagen, Sanierung und Verbreiterung Bachdurchlass Altbach) an der Kantonsstrasse beginnen im Frühling 2019.

Grünigen, Umfahrung: Der Regierungsrat hat sich mit Beschluss Nr. 466/2012 für eine Umfahrung des historischen Ortskerns mit einer Brücke entschieden. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) hat die Bewilligungsfähigkeit infrage gestellt, da die damit einhergehende Beeinträchtigung der umgebenden Frei- und Grünräume als schwerwiegend einzustufen sei. 2017 wurde ein Wettbewerbsverfahren, in dem interdisziplinäre Architekturteams an einer Optimierung des Projekts im Sinne der Hinweise der ENHK arbeiten, durchgeführt. Das zur Realisierung vorgesehene Projekt gewährleistet die bestmögliche Integration der Umfahrungsstrasse sowie des Brückenbauwerks in das anspruchsvolle landschaftliche und bauliche Umfeld. Aus dem Wettbewerb ist der Vorschlag der Calatrava Valls SA als Siegerprojekt hervorgegangen. Der Entwurf sieht eine möglichst tiefe und kurze Brücke sowie eine Überdeckung der beiden Zufahrten vor. Es überzeugt durch die umfassende Behandlung aller relevanten Aspekte. Eine Realisierung ist frühestens ab 2023 möglich.

Eglisau, Schaffhauser- und Zürcherstrasse: Mit Beschluss Nr. 523/2016 hat sich der Regierungsrat dafür ausgesprochen, zwei Brückenvarianten für eine neue Umfahrung weiterzuverfolgen. Aufgrund des Eingriffs in die bundesrechtlich geschützte Flusslandschaft bleibt die Lösungsfindung sehr anspruchsvoll. Bis zur Realisierung einer neuen Umfahrung ist der Verkehrsfluss durch Eglisau mit Verkehrsmanagementmassnahmen (Lichtsignalanlagen, Fussgängerübergängen und Knotenanpassungen) zu verbessern. Damit einhergehend wird der Strassenraum siedlungsverträglicher gestaltet. Ziel ist es, den Verkehrsfluss zu ver-

stetigen, um Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen und die Ab- und Einbiegemöglichkeiten für den innerörtlichen motorisierten Individualverkehr zu verbessern. Das komplexe Vorhaben ist inzwischen mit den weiteren Bedürfnissen der Gemeinde abgestimmt, sodass eine Umsetzung der Massnahmen ab 2024 vorgesehen werden kann.

Limmattal, Ausbauten in Koordination mit der Limmattalbahn: Verschiedene Vorhaben stehen entweder im Zusammenhang mit der Limmattalbahn oder sind darauf abzustimmen. Der Spatenstich für die erste Etappe erfolgte am 28. August 2017. Ziel ist es, die Zentren von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr und prognostizierten Mehrverkehr zu entlasten. Dazu soll ein Teil des Verkehrs aus der Achse Zürcher-/Badenerstrasse nördlich auf die Bern- und Überlandstrasse verlagert werden. Dies ermöglicht den Bau der Limmattalbahn, eine Aufwertung der Stadtzentren und eine Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Finanzierung der Massnahmen erfolgt zu einem grossen Teil durch den Kredit für die Limmattalbahn (Vorlage 5111). Ein Grossteil der Massnahmen ist im Agglomerationsprogramm Limmattal enthalten, sodass mit Bundesbeiträgen gerechnet werden kann.

Die zuständigen Stellen des Kantons koordinieren mit der Limmattalbahn AG und den Gemeinden die verschiedenen Vorhaben insbesondere entlang der Bern- und der Überlandstrasse sowie entlang der Querachsen. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Vorhaben:

- *Dietikon, Bernstrasse:* Der Knoten Schönenwerd wurde ausgebaut und im September 2018 dem Verkehr übergeben. Dank diesem Ausbau kann der Verkehr zu den Zentren von Schlieren und Dietikon optimiert werden und der Verkehr auf der Bernstrasse zum Autobahnanschluss Urdorf Nord besser fliessen.
- *Dietikon, Bremgartenstrasse:* Im Auftrag der beiden Kantone Zürich und Aargau projiziert und baut die BDWM Transport AG den Doppelspurausbau auf der Bremgartenstrasse. Im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau stehen verschiedene verkehrliche Optimierungen, sodass für alle Verkehrsträger Verbesserungen erreicht werden können und kein zusätzlicher Durchgangsverkehr durch das Stadtzentrum entsteht.
- *Dietikon, Mutschellenstrasse:* Die Mutschellenstrasse ist eine wichtige Querachse im Limmattal und bildet die Hauptverbindung zwischen dem Kantonsstrassennetz, den neuen Entwicklungsschwerpunkten und der Nationalstrasse A1. Mit dem Bau der Limmattalbahn wird auch der Knoten Mutschellenstrasse/Überlandstrasse angepasst und ausgebaut. Dies erfolgt zusammen mit dem Kanton Aargau. Für den Knoten Mutschellenstrasse/Silberstrasse und den Autobahnanschluss Dietikon erfolgt aufgrund des engen Zusammenhangs

eine koordinierte Projektierung mit dem ASTRA und der Stadt Dietikon. Dieses hat die Vorhaben in seine Planungen integriert. Mit einer Umsetzung kann frühestens ab 2020 gerechnet werden.

- *Dietikon, Überlandstrasse*: An der gesamten Überlandstrasse werden bei den Strassenkreuzungen zusätzliche Fahrstreifen hinzugefügt. Damit kann einerseits der verlagerte Verkehr aufgenommen werden und andererseits der Strassenraum den jeweiligen Bedürfnissen entsprechend angepasst werden. Im Bereich der Fahrweid sind flankierende verkehrliche Massnahmen zur Nordumfahrung vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird die neue Niederholzstrasse als Umfahrungsstrasse an die Überlandstrasse angeschlossen. Unter anderem sollen im Abschnitt von der Limmatbrücke bis zur Heimstrasse die bestehenden Fussgängerquerungen sowie verschiedene Arealerschliessungen verbessert werden. Ergänzend müssen auch die Limmatbrücken über den Oberwasserkanal der EKZ und den Fluss erweitert werden, um die vielseitigen Anforderungen erfüllen zu können. Sie werden insbesondere für die zukünftigen Bedürfnisse des Langsamverkehrs ausgelegt. Die Umsetzung der Massnahmen beginnt 2019 und wird mit dem Bau der 2. Etappe der Limmattalbahn koordiniert.
- *Schlieren, Bernstrasse/Engstringerstrasse*: Der Ausbau der Kreuzung ist ein Schlüsselprojekt. Eine neue Unterquerung der bestehenden Kreuzung in Ost-West-Richtung ermöglicht die Aufnahme des künftigen Mehrverkehrs in diesem Raum. Der Ausbau der Engstringerkreuzung wird voraussichtlich Investitionskosten von etwa 40 Mio. Franken bewirken. Eine Umsetzung ist ab 2020 bzw. nach Inbetriebnahme der 1. Etappe der Limmattalbahn vorgesehen.
- *Schlieren, Zentrum, Neugestaltung Verkehrsführung*: Der Stadtplatz Schlieren wird als Grosskreisel ausgestaltet, der von der Limmattalbahn gequert wird. Die Haltestellenanordnung erlaubt optimale Umsteigebeziehungen zwischen der Limmattalbahn und den Bussen. Die gestalterischen Massnahmen werden von der Stadt Schlieren geplant und finanziert. Die Umsetzung erfolgt durch die Limmattalbahn AG zusammen mit der 1. Etappe der Limmattalbahn. Die Kosten betragen voraussichtlich rund 8,5 Mio. Franken.

Neeracherried, Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet:

Am 6. Mai 2015 erstattete der Regierungsrat Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 302/2010 betreffend Kreditvorlage für die Verlegung der Strassen aus dem Neeracherried (Vorlage 5197). In ihrem Gutachten vom 21. Dezember 2015 beurteilte die ENHK die Richtplanvariante in einer Gesamtbeurteilung der Aufwertungen im Kernbereich der Schutzobjekte und der neuen Eingriffe in den landwirtschaftlich geprägten Umgebungsbereichen als positiv, sofern sämtliche Optimie-

rungsmöglichkeiten ausgeschöpft und alle bestehenden Verbindungen (Strassen, Fuss- und Radwege) vollständig zurückgebaut werden. Dieses Ergebnis wurde in der Folge den Standortgemeinden sowie den beteiligten Naturschutzorganisationen vorgestellt. In einer gemeinsamen Stellungnahme legten sie im Frühjahr 2017 ein eigenes Lösungskonzept vor, das von der Volkswirtschaftsdirektion geprüft wurde. Die Realisierung des Richtplaneintrags wird nun unter engem Einbezug der Gemeinden und Naturschutzorganisationen gemäss RRB Nr. 74/2018 weiterverfolgt.

Ottenbach, Obfelden, Autobahnzubringer zur N4, Anschluss Affoltern a. A.: Mit RRB Nr. 676/2016 wurde das bereinigte Auflageprojekt festgesetzt. Gegen diesen Beschluss wurden beim Verwaltungsgericht fünf Beschwerden eingereicht. Inzwischen wurden zwei Beschwerden durch die Beschwerdeführer zurückgezogen und eine durch das Verwaltungsgericht abgewiesen. Die zwei verbleibenden Beschwerden sind beim Verwaltungsgericht hängig. Diese wurden mit Zwischenentscheiden soweit behandelt, dass die aufschiebende Wirkung entzogen wurde. Mit Ausnahme der beiden Beschwerde-Perimeter liegt eine rechtskräftige Baubewilligung vor. Die ausstehenden Entschädigungsbegehren konnten im August 2018 der zuständigen Schätzungskommission überwiesen werden. Die Bauzeit beträgt rund vier Jahre.

Die Umfahrung entlastet die Ortskerne von Obfelden und Ottenbach und kanalisiert den Verkehr zum Autobahnanschluss Affoltern a. A. Die Projektkosten belaufen sich auf 65,4 Mio. Franken, wovon der Bund 25,8 Mio. Franken übernimmt. In der Volksabstimmung vom 23. September 2012 wurde ein Objektkredit von 39,6 Mio. Franken bewilligt.

Uster, Strasse Uster West: Das Projekt setzt den vorgängigen Erlass einer Schutzverordnung für das Glattenried durch die Baudirektion voraus. Nachdem Rekurse gegen die erste Schutzverordnung teilweise gutgeheissen wurden, wurde im Sommer 2017 eine überarbeitete Schutzverordnung öffentlich aufgelegt. Sobald diese rechtskräftig ist, kann das Strassenprojekt durch den Regierungsrat festgesetzt werden. Die Strasse Uster West schafft eine neue, niveaufreie Querung der SBB-Linie zur Entlastung der beiden Übergänge Winterthurer- und Zürichstrasse. Die Projektkosten belaufen sich auf 21 Mio. Franken.

Wangen-Brüttisellen, Knoten Winterthurerstrasse/A53 «Flamingo»: Das Landerwerbsverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Die in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wangen-Brüttisellen auszuführenden Bauarbeiten für den Umbau des Knotens Flamingo und die damit verbundenen Instandsetzungs- und Ausbaurbeiten (Strassenbauarbeiten, Anpassung Lichtsignal- und Beleuchtungsanlagen, Neubau einer Lärmschutzwand) an der Kantonsstrasse beginnen voraussichtlich nach dem Bauende des Projekts Zentrum Dietlikon Süd im Jahr 2020. Nach

Abweisung der Beschwerde durch das Verwaltungsgericht (Urteil vom 8. März 2018) ist die Projektfestsetzung gemäss RRB Nr. 371/2017 rechtskräftig.

Wetzikon, Westtangente: Die Westtangente besteht aus verschiedenen Abschnitten. Für den Abschnitt zwischen der Zürich- und der Usterstrasse wurde ein Ausbau und Sanierungsprojekt erarbeitet und der entsprechende Kredit vom Kantonsrat bewilligt (Vorlage 5269). Die Beschwerde gegen die Projektfestsetzung wurde vom Verwaltungsgericht mit Urteil VB.2017.00592 vom 5. Juli 2018 abgewiesen. Gegen dieses Urteil wurde Beschwerde beim Bundesgericht eingereicht, sodass der Zeitpunkt der Instandsetzung derzeit offen ist. Weil die Zürichstrasse ab 1. Januar 2020 Teil des Nationalstrassennetzes ist, wird zurzeit mit dem ASTRA geprüft, welche Projektierungsarbeiten am Anschluss der Weststrasse noch angegangen werden können. Für den Abschnitt Motoren- bis Kastellstrasse wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet, um einen siedlungsverträglichen Verkehrsablauf sicherzustellen. Dieser Abschnitt wird nur zusammen mit dem Bau des letzten Abschnitts Kastell- bis Pfäffikerstrasse umgesetzt. Für die Beurteilung der Auswirkungen dieses Abschnitts auf die bundesrechtlich geschützte Landschaft und die Moorbiotope liegt ein Gutachten der ENHK vor, dessen Erkenntnisse in die weitere Projektierung einfließen. Die noch ausstehenden Abschnitte erfordern Investitionen von voraussichtlich rund 45 Mio. Franken.

Zürich, Rosengartentram und -tunnel: Am 21. Dezember 2016 hat der Regierungsrat dem Kantonsrat den Erlass eines Spezialgesetzes und einen Rahmenkredit von 1030 Mio. Franken beantragt (Vorlage 5326). Das Projekt sieht eine Tunnelverbindung für den Automobilverkehr zwischen dem heutigen Portal Irchel und dem Wipkingerplatz vor. Vom Wipkinger- bis zum Bucheggplatz besteht der Rosengartentunnel aus zwei voneinander getrennten Röhren mit je zwei Spuren. Vom Bucheggplatz bis zum Portal Irchel ist eine zweispurige Tunnelröhre mit Gegenverkehr vorgesehen. Das Rosengartentram schafft eine neue, durchgehende Verbindung zwischen Albisriederplatz und Milchbuck und ergänzt das Tram Hardbrücke. Die beratenden Kommissionen des Kantonsrates (Kommission für Planung und Bau sowie Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt) beantragen dem Kantonsrat, dem Rosengarten-Spezialgesetz und der dazugehörigen Richtplanrevision zuzustimmen. Sie beantragen ausserdem den Bau einer zusätzlichen Mittelspur zwischen Bucheggplatz und Irchel, die zu einer Erhöhung der Kosten um rund 70 Mio. auf insgesamt 1100 Mio. Franken führt.

5. Verkehrsmanagement

Regionale Leitzentrale für den Verkehrsraum Zürich: Mit Verkehrsmanagement lässt sich der Strassenraum effizienter nutzen. Grundlage dafür ist die koordinierte Zusammenarbeit der Strassenbetreiber, also dem Kanton, den Städten Zürich und Winterthur sowie dem Bund. Diese Akteure verstärken ihre Zusammenarbeit laufend und bauen den Datenaustausch zwischen ihren Netzen aus. Die Verkehrsdaten können auch Dritten zur Verfügung gestellt werden.

Regionale Verkehrssteuerung (RVS): Mit den Massnahmen der RVS-Konzepte wird in den Agglomerationen Limmattal und Glattal ein städtisches Strassenverkehrssystem umgesetzt. Die RVS-Massnahmen bezwecken eine Verstetigung des Verkehrsflusses, damit die Reisezeiten im MIV und im strassengebundenen öffentlichen Verkehr innerhalb der Agglomerationen auch bei weiterem Verkehrswachstum verlässlich bleiben. Diese Massnahmen werden mit dem vom Kantonsrat am 26. April 2010 bewilligten Rahmenkredit von 60,5 Mio. Franken finanziert (Vorlage 4603). Das Konzept sieht insbesondere Busbeschleunigungen durch Knotenumbauten und neue Lichtsignalregelungen vor. Für 34 Massnahmen mit einem voraussichtlichen Investitionsvolumen von rund 29 Mio. Franken liegen Vorprojekte vor bzw. werden solche erarbeitet. Verschiedene RVS-Massnahmen sind Bestandteil der Agglomerationsprogramme. Diese Massnahmen werden bei der Beurteilung der Programme durch den Bund besonders berücksichtigt. Der Bund sieht für die Umsetzung der baulichen Massnahmen Beiträge bis 35% vor.

6. Lärmschutz

Gemäss dem kantonsweiten Lärmsanierungsprogramm sind in allen Gemeinden die Akustikprojekte ausgelöst. Bis Ende 2018 werden fast alle Sanierungsprojekte aufgelegt sein. Einzelne Projekte können sich aber wegen Einsprachen verzögern.

Die Bundesbeiträge für Lärmsanierungen der Strassen werden bis Ende 2022 verlängert. Der Bundesrat hat am 21. Februar 2018 die dafür erforderliche Revision der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) beschlossen. Die angepasste Verordnung ist am 1. April 2018 in Kraft getreten.

7. Werkhöfe

Neu wird das Kapitel Werkhöfe im Bauprogramm der Staatsstrassen aufgenommen. Im Rahmen des normalen Unterhaltes der Werkhöfe werden laufend verschiedene kleinere Investitionen getätigt. Zwei Vorhaben mit Kosten von über 3 Mio. Franken werden im Folgenden näher erläutert:

Neubau Werkhof Bülach: Um die in verschiedenen Mietliegenschaften untergebrachten Nutzungen zusammenzuführen, soll auf dem kantonseigenen Areal «Im Hof» in Bülach ein Werkhof für den Unterhaltsbezirk 2 des Tiefbauamtes entstehen. Der Neubau des Werkhofs umfasst einen Büro-, einen Werkstatt- und einen Lagerbereich sowie eine Einstellhalle. Zudem ist ein Aussenbereich mit verschiedenen Abstellflächen und zwei Salzsilos vorgesehen. Der Projektwettbewerb wurde durchgeführt. Am 25. Juni 2018 beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat die Bewilligung eines Objektkredites von 25 Mio. Franken (Vorlage 5468).

Komplettsanierung/Neubau Werkhof Affoltern a. A.: Der in die Jahre gekommene Werkhof Affoltern (Baujahr 1970) genügt den heutigen Bedürfnissen nicht mehr. Die derzeitige Verteilung der Nutzung im Dienstgebäude ist nicht optimal und soll mittels verschiedener Umbaumasnahmen neu organisiert werden. Mit dem Neubau einer Einstellhalle soll Platz geschaffen werden für die zusätzlichen Fahrzeuge, Maschinen und Geräte, die ein moderner Betrieb erfordert. Die bestehende Salzhalle wird durch ein neues Silo ersetzt. Im Rahmen der Umbau- und Neubaumasnahmen soll der Gebäudebestand instand gesetzt werden. Zurzeit läuft die Projektierung, auf deren Grundlage dann eine Kreditvorlage zuhanden des Kantonsrates erstellt werden kann.

C. Gesamtverkehrliche Würdigung

Das Strassennetz trägt die Hauptlast bei der Bewältigung des Verkehrsaufkommens (70% MIV, 30% öV). Es ist somit das Hauptelement im Gesamtverkehrssystem des Kantons Zürich. Um den grösstmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzen zu erzielen, werden bei Neu-, Aus- und Umbauten frühzeitig die verschiedenen Bedürfnisse abgestimmt und die Wirkungen berücksichtigt. Berücksichtigt werden dabei die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die mit dem Auto, dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, wie auch die gewünschte Umwelt- und Siedlungsentwicklung (§ 14 StrG).

Grundlage für eine solche Planung ist das 2018 vom Regierungsrat beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK) mit dem der Regierungsrat die Grundsätze seiner Verkehrspolitik festlegt. Die mit dem GVK definierten Leitsätze stützen sich auf den kantonalen Richtplan sowie die langfristigen allgemeinen Ziele des Regierungsrates und berücksichtigen die Beschlüsse des Kantonsrates für den öV, die Strassen und den Luftverkehr. Aus den Leitsätzen sind konkrete Ziele abgeleitet, die beschreiben, welche Zustände das Verkehrssystem bis 2030 erreicht und welche Entwicklungen angestrebt sind.

Für die «Strategie 3: Strassen» ist das kantonale Strassennetz abschnittsweise in die Funktionen Durchleiten, Verbinden und Erschliessen unterteilt. Der Kanton optimiert die Bewirtschaftung des Strassennetzes in hochbelasteten urbanen Gebieten. Mittels Verkehrssteuerung werden der Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz gebündelt, Stauzeiten möglichst verkürzt sowie der MIV und öV flüssiger und zuverlässiger gemacht. Er verbessert die Siedlungsverträglichkeit der Staatsstrassen mittels Betriebs- und Gestaltungsmaßnahmen. Angestrebt werden eine homogene, dem Umfeld angepasste Geschwindigkeit, die Verringerung der Trennwirkung, Verbesserung der Sicherheit und die Gewährleistung einer guten Aufenthaltsqualität im Strassenraum. Zudem wird das Angebot für den Velo- und Fussverkehr attraktiv und sicher ausgestaltet. Der Kanton sichert kurze und zuverlässige Reisezeiten von Tram und Bus durch bauliche und betriebliche Massnahmen.

Die im Bauprogramm verzeichneten Massnahmen tragen dazu bei, diese Ziele und Strategien des GVK zu erreichen. Die Massnahmen sind ebenso konform zu den beim Bund eingereichten Agglomerationsprogrammen Limmattal, Stadt Zürich-Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland.

D. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2019 106 Mio., für 2020 147 Mio. und für 2021 153 Mio. Franken. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung (gerundete Beträge in Mio. Franken). Gegenüber dem letztjährigen Bauprogramm ergeben sich deutliche Erhöhungen der Investitionssummen.

Aufgrund der Übergabe der zusätzlichen Nationalstrassenabschnitte an den Bund im Jahr 2020 wurde eine ausserordentliche Abschreibung von 60 Mio. Franken vorgenommen.

Tabelle Gesamtrechnung

(Budgetierte Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2017	Schätzung 2018	KEF 2019	KEF 2020	KEF 2021
Bruttoausgaben					
Nationalstrassen	0	1	13	10	8
Staatsstrassen:	124	107	109	148	153
– Fussgängeranlagen	4	8	8	8	8
– Radverkehrsanlagen	16	15	15	15	15
– Fahrbahn (inkl. Erneuerung und Strasseninfrastruktur für den öv)	87	59	70	110	115
– Verkehrsmanagement	10	10	10	10	10
– Lärmschutz	7	15	6	5	5
Werkhöfe	1	3	5	13	14
Summe Bruttoinvestitionen	125	111	127	171	175
abzüglich Beiträge Dritter					
Nationalstrassen	0	–1	–9	–8	–7
Staatsstrassen	–11	–15	–12	–16	–15
Werkhöfe	0	0	0	0	0
Summe Beiträge Dritter	–11	–16	–21	–24	–22
Nettoausgaben					
Nationalstrassen	0	0	4	2	1
Staatsstrassen	113	92	97	132	138
Werkhöfe	1	3	5	13	14
Summe Nettoinvestitionen	114	95	106	147	153
Fondsbelastungen					
Abschreibungen (inkl. der ausser- ordentlichen Abschreibungen der Nationalstrassen wegen NFA)	49	51	56	115	59

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Thomas HeinigerDie Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli