

**4033**

**Bericht des Regierungsrates  
an den Kantonsrat über das Bauprogramm  
der Staatsstrassen für die Jahre 2003–2005**

(vom 27. November 2002)

**1. Allgemeines**

Nach § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) ist dem Kantonsrat jährlich über das Bauprogramm der Staatsstrassen der nächsten drei Jahre Bericht zu erstatten. Das vorliegende Programm berücksichtigt die im Staatsstrassenbereich getätigten Investitionskürzungen zwischen 10 und 15 Mio. Franken pro Jahr. Die Umsetzung des optimal beschleunigten und technisch durchführbaren Nationalstrassen-Bauprogramms 2003–2005 setzt voraus, dass die werkgebundenen Bundesbeiträge für den Kanton Zürich um rund 120 Mio. Franken pro Jahr erhöht werden. Trotz erheblicher finanzieller Einsparungen bei den Staatsstrassenbauten sind zur Stabilisierung eines ausgeglichenen Strassenfonds und zur Verwirklichung der dringendsten Strassenbauprojekte jährlich spürbare Ertragsverbesserungen unumgänglich.

Das Bauprogramm für die Jahre 2003 bis 2005 gliedert sich in die Abschnitte National- und Staatsstrassenbau. Der jährliche Nettoinvestitionsbedarf steigt von bisher 130 auf 180 Mio. Franken im Jahr 2005 an (vgl. nachfolgende Tabellenübersicht).

Beim Dreijahres-Bauprogramm handelt es sich um ein Rahmenprogramm, für dessen genaue Einhaltung aus den verschiedensten Gründen keine Gewähr besteht. Unwägbarkeiten aller Art, wie Rechtsmittel und Projekteinsprachen samt den damit verbundenen Umprojektierungen, Sparmassnahmen, Schwierigkeiten beim Landerwerb sowie Verzögerungen aus baulichen, nicht voraussehbaren terminlichen und witterungsbedingten Gründen wirken sich auf die Programmabwicklung aus. Die Vergleichbarkeit mit dem internen Staatsvoranschlag ist durch die in den Tabellen des Anhangs enthaltenen Kontierungen und Objektbezeichnungen gewährleistet.

Im Vergleich zu den Vorjahren sind gesamthaft folgende Bruttoausgaben vorgesehen:

(Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2001	Schätzung 2002	Bauprogramm		
			2003	2004	2005
Tabelle I Nationalstrassenbau	335	410*	500	525	550
Tabelle II Staatsstrassenbau (inkl. Erneuerungen)	65	55	40	65	75
<b>Insgesamt Bruttoinvestitionen</b>	<b>400</b>	<b>465</b>	<b>540</b>	<b>590</b>	<b>625</b>

\*Davon rund 10 Mio. Franken für Rückzahlung der Bundesvorschüsse.

Nach Abzug der Anteile und Beiträge Dritter (Bund, Gemeinden, Private usw.) ergeben sich folgende staatliche Nettoinvestitionen:

(Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2001	Schätzung 2002	Bauprogramm		
			2003	2004	2005
Nationalstrassen	64	90	100	105	110
Staatsstrassen (inkl. Erneuerungen)	58	40	33	61	70
<b>Insgesamt Nettoinvestitionen</b>	<b>122</b>	<b>130</b>	<b>133</b>	<b>166</b>	<b>180</b>
Fondsbelastung (Abschreibungen)	70	75	80	85	94
Bestand Strassenfonds Ende Jahr	-24	-3	+0	-13	-3*

\*Vorgesehene Ertragsverbesserungen im Strassenfonds von mindestens 25 Mio. Franken pro Jahr sind erst ab 2005 berücksichtigt (im KEF 2003–2006 bereits ab 2004).

Die jährlichen Abschreibungen am Verwaltungsvermögen aus Eigeninvestitionen liegen gegenwärtig immer noch tiefer als vor zehn Jahren; dies insbesondere dank der dauernd sehr zurückhaltenden Investitionstätigkeit im Bereich der Staatsstrassen. Eine Reservebildung im Strassenfonds wäre in den nächsten Jahren nicht nur wünschbar, sondern notwendig zur Deckung der nun ansteigenden Kapitalfolgekosten aus zunehmender Investitionstätigkeit.

## 2. Nationalstrassenbau

Das vorliegende Dreijahresprogramm für die Nationalstrassen enthält in einem ersten Teil die geschätzten Bruttokosten der Neubauten und in einem zweiten Teil die Ausgaben für Abschnitte in Betrieb, die

angepasst oder ausgebaut werden müssen. Es beruht vor allem auf dem immer wieder zum Ausdruck gebrachten gemeinsamen politischen Willen von Bund, Kanton Zürich und Zentralschweizer Regierungskonferenz, die Westumfahrung Zürich und die N 4 Knonauseram so rasch als möglich und gleichzeitig in Betrieb zu nehmen. Es richtet sich nach dem bereits vor einem Jahr in Aussicht genommenen beschleunigten Bauablauf für diese dringlichen Bauwerke, was dem Bund mit den entsprechenden Detailprogrammen zur Kenntnis gebracht wurde.

Das vorliegende Bauprogramm (vgl. Tabelle I im Anhang) birgt allerdings gewisse Risiken, insbesondere hinsichtlich bundesseitiger Finanzierung von Neubauvorhaben. Deshalb wurde in der Stellungnahme der Baudirektion zum Entwurf des 7. langfristigen Bauprogramms des Bundes vom 16. August 2002 besonders hervorgehoben, dass für eine wirtschaftliche Abwicklung der vorgesehenen Nationalstrassenbauten im Kanton Zürich und die Einhaltung des vorgesehenen Terminprogramms vermehrte Bundesanteile (zusätzlich rund 120 Mio. Franken pro Jahr) erforderlich seien. Infolge der angespannten Finanzlage des Bundes besteht jedoch die Gefahr, dass der Bund diese zusätzlichen Mittel nicht einsetzen will und deshalb die N 4 Knonauseram um zwei bis vier Jahre zurückstellen könnte.

Der Bau der Nationalstrassen ist eine Bundesaufgabe, zu der die Kantone beizutragen haben. Der Kanton Zürich ist mit dem Vollzug beauftragt und ist bundesrechtlich verpflichtet, einen rund 20%-Anteil an den Baukosten zu übernehmen.

Mit der in der Volksabstimmung vom 27. September 1998 beschlossenen LSVA und den sich daraus ergebenden jährlichen Mehrerträgen für die Kantone seit 2001 ist die Finanzierung der Nationalstrassenbauten durch den Kanton Zürich in den nächsten vier bis fünf Jahren gesichert, im Gegensatz zu den Aufwendungen für den Staatsstrassenbau und -unterhalt, deren Finanzierung aus dem Strassenfonds jährliche Mehrerträge bei den kantonalen Verkehrsabgaben und, soweit nötig, jährliche Einlagen aus dem allgemeinen Staatsgut erfordert. Eine entsprechende Gesetzesvorlage ist in Vorbereitung.

Um Verzögerungen im Baubeginn bewilligter Nationalstrassenprojekte zu verhindern, hatte der Bundesrat im Jahre 1998 dem Kanton Zürich einen verzinslichen Überbrückungskredit von höchstens 26 Mio. Franken zugesichert. Dieser musste in den Rechnungsjahren 1999 und 2000 mit insgesamt rund 10 Mio. Franken beansprucht werden. Die Rückzahlung wurde per Ende März 2002 fällig (vgl. Tabellenübersicht Seite 2).

Die in den nächsten drei Jahren zur Verfügung stehenden Mittel werden für folgende Tätigkeiten eingesetzt (Beträge in Tabelle I des Anhangs):

*Neubauabschnitte:*

*N 20.1.4 Umfahrung Birmensdorf:* Die Bauarbeiten kommen rasch voran. Der Eggraintunnel wird bereits im Jahr 2003, der Hafnerbergtunnel voraussichtlich Mitte 2004 im Rohbau erstellt sein. Die Fertigstellungsarbeiten der Anschlüsse Urdorf Süd (Bergermoos), Uitikon (Waldeggstrasse) und Birmensdorf (Lielistrasse) erfolgen alsdann in den Jahren 2004 und 2005. Im Frühjahr 2006 ist eine Teileröffnung der N 20.1.4 bis zum Anschluss Birmensdorf vorgesehen. Der Durchschlag des Aeschertunnels wird Mitte 2003 erwartet. Beim Verkehrsdreieck Filderer sind die Arbeiten im Gang.

*N 4.1.4 Verkehrsdreieck Zürich-Süd:* Die Arbeiten am Bauwerk «Überdeckung Äntlisberg» sind seit September 1999 im Gange und werden voraussichtlich 2004 beendet sein. Der Rohbau der Oströhre soll bis Mitte 2003 abgeschlossen sein; anschliessend erfolgt der Innenausbau. Die Bauarbeiten zur Erstellung der Verzweigungsbauwerke N 4 / N 3 des Verkehrsdreiecks Brunau werden zeitlich gestaffelt so in Angriff genommen, dass die jährlich verfügbaren finanziellen Mittel optimal eingesetzt und die Bauwerke spätestens mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels in Betrieb genommen werden können.

*N 4.1.5 Üetlibergtunnel:* Die Tunnelvortriebe im Lockergestein aus Richtung Wettswil und Zürich werden gegen Ende 2003 abgeschlossen sein. Mit dem Sprengvortrieb in der Molassestrecke Eichholz zwischen Wettswil und Stallikon wird Anfang 2003 begonnen. Von der zwischen Birmensdorf und Stallikon liegenden Baugrube Reppischtal aus wird bereits seit Mai 2002 ein Pilotstollen mit einer Tunnelbohrmaschine von 5 m Durchmesser im Fels vorangetrieben. Der Durchschlag (Seite Zürich) erfolgt im Frühjahr 2003. Anschliessend wird der Stollen mit einer Erweiterungsmaschine zu einem Tunnel von über 14 m Durchmesser vergrössert. Aus heutiger Sicht sollten die Tunnelrohbauten Mitte 2006 beendet sein. Anschliessend erfolgt der Innenausbau (Zentralen, elektromechanische Einbauten, Beläge usw.). Mit einer Inbetriebnahme der gesamten Tunnelanlagen wird 2008 gerechnet.

*N 4.1.6/7 Anschluss Wettswil–Knonau–Kantonsgrenze Zug:* Die Luzernerstrasse wurde bereits im Rahmen der baulichen Vorarbeiten verlegt.

Die Bauarbeiten zur Erstellung der neuen Obfelderstrasse am Autobahnanschluss Affoltern sind begonnen worden. Die Bauhauptarbeiten am Voreinschnitt zum Islisbergtunnel sind im Gang. Die Zustimmung des Bundes zur Vergebung der Bauarbeiten für den Islisbergtunnel ist am 10. Oktober 2002 erfolgt, vorbehaltlich der entsprechenden Jahreskreditbilligung 2003 durch die eidgenössischen Räte. Der Beginn dieser Arbeiten ist im nächsten Frühjahr vorgesehen. Der Vortrieb der Tunnelbohrmaschine ist ab Herbst 2003 ge-

plant. Auf Grund der objektbezogenen Bauprogramme kann die N 4 Knonaueramt, einschliesslich beider Islisbergtunnelröhren, voraussichtlich zeitgleich mit dem Üetlibergtunnel, im Jahr 2008, fertig gestellt werden.

*N 4.2.8/9 Andelfingen–Henggart–Winterthur:* Diese beiden Abschnitte sind in Betrieb. Die Landumlegung im Abschnitt N 4.2.8 ist abgeschlossen. Es fallen neben restlichen Landentschädigungen nur noch Honorarkosten für Ausführungspläne und Abrechnungen an.

*SN 1.4.2 / SN 3.4.1 Irchel bis Sihlhölzli:* Gleichzeitig mit der Beurteilung der Zweckmässigkeitsstudien und Alternativlösungen zu einem Seetunnel werden auch die generellen Projekte zum Stadttunnel Zürich überprüft.

*Abschnitte in Betrieb:*

*N 1.1.1 Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm:* Das Bundesgericht hat am 21. Mai 2002 die letzte Beschwerde gegen das Lärmschutzprojekt vollumfänglich abgewiesen, sodass die Bauausschreibungen erfolgen konnten. Der geplante Baubeginn in Geroldswil und Unterengstringen wurde durch eine Einsprache beim Verwaltungsgericht gegen die Vergabe von Bauarbeiten zum Teil blockiert. Vorarbeiten im Bereich nicht bepflanzbarer Lärmschutzwände sind im Gang.

Mit der Eröffnung der dritten Röhre des Baregg隧nels Ende 2004 ist auf der Limmattalautobahn und den anschliessenden Streckenabschnitten (Nord- und Westumfahrung Zürich) mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Das Konzept für Verkehrsbeeinflussungsanlagen zur Vermeidung von Staus hat der Bund kürzlich genehmigt. Die geschätzten Bruttokosten betragen rund 30 Mio. Franken.

*N 1.1.3 Neugut bis Töss:* Die im Programm eingestellten Beträge sind für den Umbau des Anschlusses Neugut mit Anpassung der Überlandstrasse bestimmt. Mit den Bauarbeiten wurde im Frühjahr 2002 begonnen.

Durch eine umfangreiche Altlastsanierung – Aushub von umweltbelastendem Material im Kostenumfang von rund 2 Mio. Franken – entstand ein zweimonatiger Verzug gegenüber dem ursprünglichen Terminplan. Die Abschlussarbeiten erfolgen voraussichtlich 2004.

*N 1.1.4 Töss bis Wülflingen:* Die Aus- und Erneuerungsbauten im Fahrbahnbereich sind abgeschlossen. Es sind jedoch noch Entschädigungen für Lärmschutz-Sanierungen an Gebäuden fällig. Zudem fallen noch Honorarkosten für Ausführungspläne und Abrechnungen an.

*N 3.1.1 Albisstrasse bis Kantonsgrenze Schwyz:* Auf der Strecke Adliswil–Kilchberg–Rüschlikon–Thalwil ist in enger Zusammenarbeit mit der Raumplanung und den betroffenen Gemeinden ein Lärmschutz- und Gestaltungsprojekt in Arbeit. Die Massnahmen sollen gleichzeitig mit der bereits geplanten Strassensanierung in den Jahren 2007 und 2008 umgesetzt werden.

*N 4.2.1 Flurlingen bis Oerlingen:* Das generelle Projekt für den Minimalausbau auf vier Streifen und den notwendigen Lärmschutz wurde im Frühjahr 2002 dem Bundesrat zur Genehmigung unterbreitet. Diese steht noch aus. Nach Beschlussfassung wird mit dem Ausführungsprojekt samt Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) begonnen. Die baulichen Vorarbeiten können frühestens 2004 beginnen.

Der bisher noch fragliche Standort für die Anlage und den Betrieb einer Lastwagenkontrollstelle auf Gemeindegebiet Uhwiesen wurde kürzlich durch den Bund festgelegt. Die Ausführung der Anlage ist in den Jahren 2003 und 2004 vorgesehen.

*N 11.1.1 Glatt bis Flughafen:* Die Bauarbeiten an der «Überdeckung Opfikon» kommen rasch voran. Es zeichnet sich ab, dass das Bauwerk allenfalls schon Ende 2004 in Betrieb genommen werden kann, vorausgesetzt der Bund kann die zeitgerechte Finanzierung sicherstellen.

*N 20.1.1 / N 20.1.2 Weiningen–Glattbrugg (Nordumfahrung Zürich):* Der Bund hat dem Kanton Zürich am 12. Juni 2002 den Auftrag erteilt, ein generelles Projekt für eine dritte Tunnelröhre am Gubrist auszuarbeiten. Dieser Auftrag umfasst auch die Trasseverbreiterung im offenen Bereich der Nordumfahrung Zürich. Ohne eine allfällige Kapazitätserweiterung beim Stelzentunnel muss aus heutiger Sicht mit Kosten von rund 700 Mio. Franken gerechnet werden. In den kommenden Jahren fallen vorab Projektierungskosten an.

### **3. Staatsstrassenbau**

Die im Anhang Tabelle II aufgeführten Bereiche geben im Einzelnen zu folgenden Bemerkungen Anlass:

#### *A. Fahrbahnbauten*

##### **A1. Objekte über 3 Millionen Franken**

Gegenüber dem letztjährigen Bauprogramm sind unter diesem Titel die drei folgenden Objekte weggefallen:

- Kloten, Autobahnzusammenschluss (Objekt 108):  
Im Herbst 2001 konnten der Autobahnzusammenschluss und der Halbinschluss Flughafen in Kloten durchgehend in Betrieb genommen werden. Im laufenden Jahr erfolgten noch restliche Bau- und Umgebungsarbeiten sowie die Erstellung der Ausführungspläne.
- Buchs, Aufhebung SBB-Niveauübergang:  
Mit Beschluss vom 17. Juli 2002 wurde das Projekt für den Neubau der Verkehrstrennungsstrasse S-5 (neu Dällikerstrasse), von der Furttalstrasse S-1 bis zur Furtbachstrasse, Gemeinde Buchs, festgesetzt und der vom Staat zu übernehmende Nettokostenanteil von 2,7 Mio. Franken bewilligt.
- Pfäffikon, Unterführung Tunnelstrasse, Aufhebung Niveauübergang Russikerstrasse S-4:  
Das im Einvernehmen mit dem Gemeinderat Pfäffikon erarbeitete Projekt kann nicht verwirklicht werden, weil die Projektvorlage und die damit verbundene Übernahme der hälftigen Kosten durch die Gemeinde an der Urne abgelehnt wurden.  
Infolge der ungenügenden finanziellen Mittel im Strassenfonds können im Strassenbauprogramm bis auf weiteres keine neuen, grösseren Bauvorhaben mehr eingestellt werden.  
Im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Bau der Stadtbahn Glattal sind die folgenden drei, bereits im letztjährigen Bauprogramm neu aufgenommenen Strassenbauvorhaben aufgeführt, die koordiniert mit den Bahnbauten auszuführen sind. Mit Beschluss vom 23. September 2002 hat der Kantonsrat für diese Strassenbauten und anderweitige Anpassungen im Zusammenhang mit dem Bahnprojekt einen Rahmenkredit von 97 Mio. Franken bewilligt, der infolge eines Referendums gegen diesen Beschluss noch der Volksabstimmung unterliegt.
- Dübendorf, Ringstrasse, Abschnitte «Nord» und «Süd», sowie Anpassungen der Zürichstrasse:  
Der Bruttokredit von 10 Mio. Franken ist im ersten Teilobjekt-kredit von 35 Mio. Franken enthalten, der gleichzeitig mit dem Rahmenkredit vom Kantonsrat beschlossen wurde. Mit den Bauarbeiten soll 2003 begonnen werden.
- Opfikon, verlängerte Aubruggstrasse, Thurgauer- bis Hagenholzstrasse:  
Der Bruttokredit von 19 Mio. Franken ist im ersten Teilobjekt-kredit von 35 Mio. Franken enthalten, der gleichzeitig mit dem Rahmenkredit vom Kantonsrat beschlossen wurde. Mit baulichen Vorarbeiten kann im Herbst 2003 gerechnet werden.

- Rümlang/Opfikon/Kloten, verlängerte Birchstrasse, SBB-Unterführung bis Balsberg:

Dieses Vorhaben steht im Zusammenhang mit der zweiten Baustufe der Glattalbahn. Voraussichtlicher Baubeginn 2005. Der Objektkredit von 52 Mio. Franken ist als Teil des Rahmenkredites von 97 Mio. Franken vom Regierungsrat noch zu bewilligen.

#### A2. Fahrbahnbauten bis 3 Millionen Franken

Trotz der erforderlichen Sparanstrengungen sollen vor allem Massnahmen zur Erschliessung neuer Siedlungsräume und Fahrbahnanpassungen im Zusammenhang mit unaufschiebbaren Werkleitungsbauten innerorts verwirklicht werden. Soweit die Mittel noch ausreichen, sind auch Sanierungen von Unfallschwerpunkten vorgesehen.

#### B. Radfahreranlagen

Mit den im Bauprogramm 2003–2005 vorgesehenen Mitteln von insgesamt 33 Mio. Franken soll in den nächsten drei Jahren der Ausbau des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Verkehrsrichtpläne und gemäss den Grundsätzen der Radwegstrategie fortgesetzt werden. Damit wird auch § 28 Abs. 2 des Strassengesetzes (LS 722.1) betreffend den Mindestvoranschlagsbetrag für Radfahreranlagen Rechnung getragen.

#### B1. Radfahreranlagen über 3 Millionen Franken

Zwei von drei im letztjährigen Bauprogramm enthaltene Vorhaben, Bülach/Embrach, Radstreifen von Bülach nach Embrach, und Weisslingen/Kyburg, Radweg Theilingen–Weisslingen–Kollbrunn, konnten bis auf restliche Landentschädigungen sowie Honorarkosten für Abrechnungen und Ausführungspläne abgeschlossen werden.

- Bärethwil/Bauma, Radweg Bussental, Adetswilerstrasse–Bauma:  
Die Objektkreditbewilligung erfolgte mit Kantonsratsbeschluss vom 4. September 2000. Die Erstellung eines von der Strasse abgesetzten Radweges soll unter Berücksichtigung des regionalen Naturschutzgebiets «Hüttenried» in erster Linie den Schulweg von Neuthal nach Bärethwil sichern. Die Bauarbeiten sind im Gang und dauern voraussichtlich bis Ende 2004.

#### B2. Radfahreranlagen bis 3 Millionen Franken

Mit den im Programm 2003–2005 vorgesehenen Mitteln wird der Bau des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Verkehrsrichtpläne und gemäss Radwegstrategie weitergeführt. Bei den Projekten handelt es sich vorwiegend um Anlagen zur Schliessung von Rad-



weglücken, vor allem zur Sicherung von Schulwegen, sowie Anlagen im Zusammenhang mit der Erschliessung neuer Wohnquartiere an Staatsstrassen.

#### *C. Lärmschutz-Sanierungen*

Die Kosten der in der Lärmschutzverordnung verlangten Sanierungsmassnahmen gehen entsprechend dem im Umweltschutzgesetz verankerten Verursacherprinzip grundsätzlich zu Lasten des Strassen-eigentümers, wobei sich der Bund mit Beiträgen beteiligt.

Mit den im Bauprogramm zunehmend höheren Jahresbeträgen sollen wieder vermehrt Fenstersanierungen an Gebäuden verwirklicht werden, mit dem Ziel, die vorhandenen Alarmwertüberschreitungen an Staatsstrassen so rasch als möglich zu beseitigen. Im Vordergrund stehen die Sanierungsteilprogramme Knonaueramt und Limmattal. Diese konzentrieren sich in erster Priorität auf zusammenhängende Strecken mit hohen Lärmbelastungen. Darüber hinaus werden nun auch erste Beiträge an Massnahmen an Einzelgebäuden ausserhalb der umfassenden Sanierungsprogramme des Kantons fällig, die nachweislich einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind.

#### *D. Fussgängeranlagen*

Die vorgesehenen finanziellen Mittel sollen fast ausschliesslich für Massnahmen zum Schutz der Fussgänger innerorts, wo die Unfallhäufigkeit am höchsten ist, eingesetzt werden. Dabei handelt es sich vor allem um Fussgängerschutzinseln, die in letzter Zeit von den Gemeinden vermehrt gefordert werden, sowie – soweit die Mittel noch ausreichen – um ergänzende Trottoirbauten und kombinierte Rad-/Gehweganlagen im Bereich von Neuüberbauungen.

#### *E. Beleuchtungsanlagen*

Es handelt sich um wenige ergänzungs- oder erneuerungsbedürftige Anlagen an Staatsstrassen innerorts zur Erhöhung der Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern. Die Ausführung erfolgt meist im Zusammenhang mit strassenbaulichen Verbesserungen.

#### *F. Verkehrseinrichtungen*

Die im Programm eingestellten Beträge sind bestimmt für die Deckung der Kantonsanteile bei Automatisierungen von SBB-Barrierenanlagen, für Strassenverkehrsregelungs- und -überwachungsanlagen,

die bereits bestehen, jedoch zeitgemäss ausgestattet und gleichzeitig für den Gesamtverkehrsablauf optimiert werden müssen. Hinzu kommen mehrere neue Vorhaben im Rahmen der Umsetzung des integrierten Verkehrsmanagements (IVM), das vor allem auch dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr Vorteile verschafft.

Im Sinne eines Pilotprojekts wird zurzeit eine dynamische Betriebsoptimierung der öffentlichen Busbetriebe (DBO) auf der Strecke Opfikon bis Stettbach eingerichtet und bis im Frühjahr 2003 abgeschlossen. Nachfolgende Auswertungen sollen alsdann den Nachweis über verbesserte Betriebsabläufe erbringen.

#### *G. Erneuerungsbauten*

Die im Programm vorgesehenen, im Vergleich zu den Vorjahren erheblich gekürzten finanziellen Mittel werden vor allem an stark beanspruchten Strassenverzweigungen und in Strassenabschnitten mit älteren Oberbauten eingesetzt, die nicht mehr genügend tragfähig sind. Ausserdem ist in den nächsten Jahren die Forchstrasse im Abschnitt Zumikon bis Hinteregg mit geschätzten Kosten von rund 15 Mio. Franken zu erneuern. Mit dem immer noch im Aufbau befindlichen Kanal-Informationssystem wird sich zeigen, in welchem Umfang demnächst auch Entwässerungsanlagen erneuert werden müssen.

Infolge der knappen finanziellen Mittel müssen Massnahmen im baulichen Fahrbahnunterhalt gegenüber den Erneuerungsbauten vermehrt priorisiert werden. Innerorts sind dies vor allem örtliche Reparaturen und ausserorts flächendeckende Instandsetzungen von Deckschichten, vorab an den durch den Schwerverkehr besonders belasteten Hauptverkehrsstrassen. Damit soll erreicht werden, dass ältere, noch intakte Tragschichten langfristig erhalten bleiben und – entsprechend den betrieblichen Möglichkeiten – den Strassenbenützern weiterhin sichere Strassenanlagen garantiert werden können.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:  
Buschor

Der Staatsschreiber:  
Husi

**Anhang**Tabelle I **Nationalstrassenbau**(Beträge in 1000 Fr.)  
(in Klammern Anteil Landerwerb)

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 02	2003	Bauprogramm 2004	2005
<b>Neubauabschnitte:</b>					
<b>N 20.1.4</b>					
<b>Umfahrung Birmensdorf</b>	1 434 000	766 000	180 000	180 000	170 000
Anschluss Urdorf-Süd bis Anschluss Wettswil	(26 000)	(23 000)	(500)	(500)	(400)
<b>N 4.1.4</b>					
<b>Verkehrsdreieck Zürich-Süd</b>	325 000	234 000	37 000	25 000	25 000
N 3 (Brunau) bis Üetlibergtunnel	(12 000)	(10 200)	(600)	(500)	(500)
<b>N 4.1.5</b>					
<b>Üetlibergtunnel</b>	1 120 000	271 000	120 000	120 000	130 000
Brunau bis Anschluss Wettswil	(5 000)	(500)	(1 000)	(500)	(500)
<b>N 4.1.6</b>					
<b>Anschluss Wettswil bis Knonau</b>	1 018 000	82 000	90 000	110 000	170 000
	(28 000)	(14 100)	(500)	(1 700)	(2 500)
<b>N 4.1.7</b>					
<b>Knonau bis Kantonsgrenze Zug</b>	29 000	1 000	500	7 000	9 800
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
<b>N 4.2.8</b>					
<b>Andelfingen bis Henggart</b>	110 000	108 300	400	400	900
	(3 000)	(2 300)	(300)	(300)	(100)
<b>N 4.2.9</b>					
<b>Henggart bis Winterthur</b>	154 000	152 700	500	100	700
	(13 000)	(12 900)	(100)	(0)	(0)
<b>SN 1.4.2</b>					
<b>Irchel bis Letten</b>	565 000	30 000	800	1 300	1 800
	(45 000)	(5 000)	(0)	(0)	(0)
<b>SN 3.4.1</b>					
<b>Letten bis Sihlhölzli</b>	600 000	49 000	800	1 200	1 800
	(20 000)	(0)	(0)	(0)	(0)
<b>Insgesamt Neubauabschnitte</b>	<b>5 355 000</b>	<b>1 694 000</b>	<b>430 000</b>	<b>445 000</b>	<b>510 000</b>
	<b>(152 000)</b>	<b>(68 000)</b>	<b>(3 000)</b>	<b>(3 500)</b>	<b>(4 000)</b>

Tabelle I **Nationalstrassenbau** (Beträge in 1000 Fr.)  
(Fortsetzung) (in Klammern Anteil Landerwerb)

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 02	Bauprogramm 2003	2004	2005
<b>Abschnitte in Betrieb, Ausbauten:</b>					
<b>N 1.1.1</b>					
<b>Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm</b>	61 000	1 100	19 000	30 000	10 000
Lärmschutz und Verkehrs- beeinflussungsanlagen (VBA)					
<b>N 1.1.3</b>					
<b>Neugut bis Töss</b>	13 000	9 200	3 000	800	0
Umbauten und Lärmschutz					
<b>N 1.1.4</b>					
<b>Töss bis Wülflingen</b>	96 000	94 000	1 300	700	0
Aus- und Erneuerungsbauten					
<b>N 3.1.1</b>					
<b>Albisstrasse bis Kantonsgrenze Schwyz</b>	8 000	7 000	500	500	0
Lärmschutz					
<b>N 4.2.1</b>					
<b>Flurlingen bis Oerlingen</b>	140 000	700	700	5 000	22 000
Minimalausbau und Lärmschutz					
<b>N 11.1.1</b>					
<b>Glatt bis Flughafen</b>	150 000	60 000	44 000	41 000	5 000
Standstreifen und Lärmschutz					
<b>N 20.1.1 / N 20.1.2</b>					
<b>Nordumfahrung Zürich</b>	700 000	0	1 500	2 000	3 000
Weiningen (N 1) bis Glattbrugg					
<b>Insgesamt Ausbauabschnitte</b>	<b>1 168 000</b>	<b>172 000</b>	<b>70 000</b>	<b>80 000</b>	<b>40 000</b>
<b>Zusammenfassung:</b>					
Übertrag Neubauabschnitte	5 355 000 (152 000)	1 694 000 (68 000)	430 000 (3 000)	445 000 (3 500)	510 000 (4 000)
Übertrag Ausbauabschnitte	1 168 000	172 000	70 000	80 000	40 000
<b>Total Nationalstrassenbau</b> (Konten 8400.5020/5021)	<b>6 523 000</b> (152 000)	<b>1 866 000</b> (68 000)	<b>500 000</b> (3 000)	<b>525 000</b> (3 500)	<b>550 000</b> (4 000)

Tabelle II **Staatsstrassenbau** (Beträge in 1000 Fr.)  
(in Klammern Anteil Landerwerb)

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 02	Bauprogramm		
			2003	2004	2005
<b>A. Fahrbahnbauten</b>					
<b>A1. Konto 8400.5014</b> (Objekte > 3 Mio. Franken)					
<b>Bauten abhängig von Stadtbahn Glattal:</b>					
<b>067 Dübendorf</b>					
Ringstrasse, Abschnitte «Nord» und «Süd» sowie Anpassungen der Zürichstrasse	10 000 (1 700)	0 (0)	900 (0)	6 000 (700)	2 500 (800)
<b>041 Opfikon</b>					
Verlängerte Aubruggstrasse Thurgauer- bis Hagenholzstrasse	19 000 (4 000)	0 (0)	300 (0)	11 000 (2 100)	7 000 (1 500)
<b>700 Rümlang, Opfikon und Kloten</b>					
Verlängerte Birchstrasse SBB-Unterführung bis Balsberg	52 000 (6 500)	0 (0)	200 (0)	800 (0)	10 500 (1 700)
<b>Verschiedene Bauten, Restkosten</b>	800 (400)	– (–)	600 (200)	200 (200)	0 (0)
<b>A1. Total Konto 8400.5014</b> (Einzelobjekte)	81 800 (12 600)	0 (0)	2 000 (200)	18 000 (3 000)	20 000 (4 000)
<b>A2. Sammelkonto 8400.5013</b>	– (–)	– (–)	8 000 (1 800)	10 000 (2 000)	10 000 (2 000)
<b>Insgesamt Fahrbahnbauten</b>	– (–)	– (–)	10 000 (2 000)	28 000 (5 000)	30 000 (6 000)

Tabelle II **Staatsstrassenbau** (Beträge in 1000 Fr.)  
(Fortsetzung) (in Klammern Anteil Landerwerb)

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 02	Bauprogramm		
			2003	2004	2005
<b>B. Radfahreranlagen</b>					
<b>B1. Konto 8400.5016</b> (Objekte > 3 Mio. Franken)					
<b>508 Bäretswil/Bauma</b>					
Radweg Bussental	5 100	600	2 000	2 000	500
Adetswilerstrasse bis Bauma	(600)	(0)	(0)	(400)	(200)
<b>Verschiedene Bauten, Restkosten</b>	500 (300)	0 (0)	500 (300)	0 (0)	0 (0)
<b>B1. Total Konto 8400.5016</b> (Einzelobjekte)	5 600 (900)	600 (0)	2 500 (300)	2 000 (400)	500 (200)
<b>B2. Sammelkonto 8400.5015</b>	– (–)	– (–)	7 500 (2 700)	9 000 (2 600)	11 500 (2 800)
<b>Insgesamt Radfahreranlagen</b>	– (–)	– (–)	10 000 (3 000)	11 000 (3 000)	12 000 (3 000)

Tabelle II **Staatsstrassenbau** (Fortsetzung) (Beträge in 1000 Fr.)  
(in Klammern Anteil Landerwerb)

	Rechnung 2001	Geschätzt 2002	Bauprogramm		
			2003	2004	2005
<b>Zusammenfassung:</b>					
<b>A. Fahrbahnbauten (Übertrag)</b>	17 000	16 000	10 000	28 000	30 000
Konten 8400.5013/5014		(3 000)	(2 000)	(5 000)	(6 000)
davon Objekte > 3 Mio. Franken, abhängig von der Stadtbahn Glattal:	–	–	2 000	18 000	20 000
<b>B. Radfahreranlagen (Übertrag)</b>	15 000	10 000	10 000	11 000	12 000
Konten 8400.5015/5016		(3 000)	(3 000)	(3 000)	(3 000)
<b>C. Lärmschutz-Sanierungen</b>					
Sammelkonto 8400.5018	3 000	3 000	3 000	4 000	5 000
<b>D. Fussgängeranlagen</b>					
Sammelkonto 8400.5010	8 000	6 000	5 000	6 000	7 000
		(2 000)	(1 000)	(1 000)	(1 000)
<b>E. Beleuchtungsanlagen</b>					
Sammelkonto 8400.5011	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>F. Verkehrseinrichtungen</b>					
Sammelkonto 8400.5012	2 000	2 000	2 000	4 000	7 000
<b>G. Erneuerungsbauten</b>					
Sammelkonto 8400.5017	19 000	17 000	9 000	11 000	13 000
<b>Total Staatsstrassenbau</b>	<b>65 000</b>	<b>55 000</b>	<b>40 000</b>	<b>65 000</b>	<b>75 000</b>
		(8 000)	(6 000)	(9 000)	(10 000)