

**4288**

## **Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2006–2008**

(vom 2. November 2005)

### **1. Allgemeines**

Nach § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG LS 722.1) ist dem Kantonsrat jährlich über das Bauprogramm der Staatsstrassen der nächsten drei Jahre Bericht zu erstatten. Das vorliegende Programm berücksichtigt den vom Bundesrat im Zusammenhang mit seinem Langfristprogramm vom 2. Juli 2003 festgelegten Finanzrahmen für den Nationalstrassenbau und die voraussichtlichen Auswirkungen der NFA-Bundesgesetzgebung ab 1. Januar 2008, insbesondere auch hinsichtlich der Förderung und Mitfinanzierung wichtiger kantonaler Agglomerationsprogramme zur Verbesserung der gesamtverkehrlichen Infrastruktur. Diesbezüglich sind Leistungssteigerungen im Investitionsbereich kantonaler, regionaler und überkommunaler Strassen vorgesehen, einschliesslich Anlagen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (Verkehrstrennung) sowie dringend notwendige Netzergänzungen für sicherere und schnellere Veloweg- und Fussgängerverbindungen, vor allem auch zur besseren Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel.

Das Bauprogramm für die Jahre 2006 bis 2008 gliedert sich in die Abschnitte National- und Staatsstrassenbau. Der jährliche Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2006 und 2008 je 175 Mio. Franken. Für 2007 sind voraussichtlich 190 Mio. Franken erforderlich (vgl. nachfolgende Tabellenübersicht).

Beim Dreijahres-Bauprogramm handelt es sich um ein Rahmenprogramm, für dessen genaue Einhaltung aus den verschiedensten Gründen keine Gewähr besteht. Auf der einen Seite läuft im Moment die Investitionsüberprüfung der Tiefbauprojekte im Rahmen des MH 06. Die Resultate werden im nächstjährigen Strassenbauprogramm berücksichtigt. Auf der anderen Seite wirken sich Unwägbarkeiten aller Art auf die Programmabwicklung aus, wie Rechtsmittel und Projekteinreden einschliesslich der damit verbundenen Umprojektierungen, Sparmassnahmen, Schwierigkeiten beim Landerwerb sowie Verzögerungen aus baulichen, nicht voraussehbaren terminlichen und witterungsbedingten Gründen. 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 Bruttogaben vorgesehen:

(Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2004	Schätzung 2005	Bauprogramm		
			2006	2007	2008
Tabelle I Nationalstrassenbau	530	512	500	475	465
Tabelle II Staatsstrassenbau (inkl. Erneuerungen)	48	68	85	105	115
<b>Insgesamt Bruttoinvestitionen</b>	<b>578</b>	<b>580</b>	<b>585</b>	<b>580</b>	<b>580</b>

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

(Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2004	Schätzung 2005	Bauprogramm		
			2006	2007	2008
Nationalstrassen	105	105	100	95	75
Staatsstrassen (inkl. Erneuerungen)	40	55	75	95	100
<b>Insgesamt Nettoinvestitionen</b>	<b>145</b>	<b>160</b>	<b>175</b>	<b>190</b>	<b>175</b>
Fondsbelastung (Abschreibungen)	85	90	97	105	119
Bundesanteile an Nationalstrassen	425	407	400	380	390

Zur Finanzierung der Strassenausbauten und -anpassungen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn (Leistungsauftrag der Verkehrsbetriebe Glattal AG im Umfang von netto rund 80 Mio. Franken) sind im Finanzplan des Strassenfonds für 2005 bis 2008 projektbezogen je 20 Mio. Franken eingesetzt (vgl. Tabelle III im Anhang).

## 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 Regie-

rungskonferenz, die Westumfahrung Zürich und die N 4 Knonauer Amt so rasch als möglich in Betrieb zu nehmen, um die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Zürich für die Innerschweiz zu verbessern, und um die Stadt Zürich und die Siedlungsgebiete im Knonauer Amt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Hohe Priorität kommt auch dem Ausbau der städtischen Nationalstrasse SN 1, Abschnitt Europabrücke bis Hardstrasse, im Zusammenhang mit dem dringlichen Bau der Tramlinie Zürich-West zu. Diese soll im Dezember 2009 in Betrieb genommen werden.

Das vorliegende Bauprogramm (vgl. Tabelle I im Anhang) berücksichtigt das vom Bundesrat am 2. Juli 2003 beschlossene 7. langfristige Bauprogramm für den Nationalstrassenbau im Kanton Zürich. Es birgt allerdings gewisse Risiken hinsichtlich der noch ungewissen Auswirkungen der Entlastungsprogramme und der Budgetkürzungen des Bundes, die bezüglich Nationalstrassenbau im Detail noch nicht konkretisiert sind und über die vorerst die eidgenössischen Räte beraten und entscheiden müssen. Gemäss Prioritätensetzung des Bundes ist davon auszugehen, dass Ausbautvorhaben (wie z. B. jenes der N 4 Weinland) im Terminprogramm möglicherweise weiter hinausgeschoben werden müssen und die Lösung der örtlichen Probleme damit zusätzlich erschwert wird.

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 Anteil von rund 20%, im Bereich der städtischen Nationalstrassen von 42%, der Baukosten zu übernehmen. Diese Beteiligung beträgt zurzeit rund 100 Mio. Franken pro Jahr und löst seit einigen Jahren steigende Kapitalfolgekosten aus, die vor allem mit den kantonalen Anteilen der Mineralölsteuer und der LSVA finanziert werden müssen. Mit der Inkraftsetzung der NFA per 1. Januar 2008 entfallen Beiträge des Kantons zu den neuen Bau-, Ausbau- und Erweiterungsprojekten im Bereich der Nationalstrassen. Die laufenden Projekte hingegen werden nach wie vor nach den geltenden Kostenteilern abgewickelt.

Die in den nächsten drei Jahren vorgesehenen Mittel werden für folgende Strassenabschnitte eingesetzt (Beträge in Tabelle I des Anhangs):

#### *Neubauabschnitte:*

N 20.1.4 Umfahrung Birmensdorf: Die Bauarbeiten kommen weiterhin planmässig voran. Im Eggrain- und Hafnerbergtunnel sowie in den zugehörigen Zentralen ist der Einbau der elektromechanischen Anlagen im Gang. Die Fertigstellungsarbeiten der Strassenanschlüsse Urdorf Süd (Bergermoos), Uitikon (Waldeggstrasse) und Birmensdorf

(Lielstrasse) erfolgen bis Ende 2005. Im Sommer 2006 ist die Teileröffnung der N 20.1.4, Anschluss Urdorf bis Anschluss Birmensdorf vorgesehen.

Die Bauarbeiten im Aeschertunnel und im Verkehrsdreieck Zürich-West (Filderen) verlaufen ebenfalls termingerecht. Die Eröffnung dieser Streckenabschnitte ist zusammen mit dem Üetlibergtunnel im Jahre 2008 geplant.

*N 4.1.4 Verkehrsdreieck Zürich-Süd:* Die Arbeiten am Bauwerk «Überdeckung Entlisberg» einschliesslich der Gestaltung und Bepflanzung der oberirdischen Anlagen sind abgeschlossen. Die feierliche Übergabe der öffentlichen Flächen an die Bevölkerung erfolgte am 3./4. September 2005 im Rahmen eines Quartierfestes. Am 25. April 2005 ist der letzte Aushubzug auf der Bahnverladeanlage Brunau abgefertigt worden. Im Laufe des 7½-jährigen Betriebes sind gesamthaft 4,8 Mio. Tonnen Aushub und 1,16 Mio. Tonnen Kies ab bzw. zugeführt worden. Die Bahnverladeanlage ist bereits abgebrochen. Der Infopavillon Brunau wird demontiert und findet erneute Verwendung an der Umfahrungsstrasse Biel. Die Gestaltung der Allmend I erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich, die einen «Studienauftrag für die Neugestaltung Allmend» durchgeführt hat. Die noch zu verrichtenden Bauarbeiten im Verkehrsdreieck N 4 / N 3 Brunau werden zeitlich gestaffelt so weiter geführt, dass die jährlich verfügbaren finanziellen Mittel optimal eingesetzt werden und die Anlagen spätestens auf die Eröffnung des Üetlibergtunnels bereit sind.

*N 4.1.5 Üetlibergtunnel:* Die Ausbrucharbeiten im 4,4 km langen Üetlibergtunnel werden im Sommer 2006 und die Betonarbeiten im Herbst 2007 vollständig beendet sein. Die Baumeister- und Innenausbauarbeiten der Portalstationen auf den Seiten Zürich-Brunau und Wettswil werden im Laufe des Jahres 2006 abgeschlossen. Der Mitte 2004 begonnene Rohbau der Lüftungszentrale Reppischtal wird im Frühjahr 2007 beendet sein. Ab Winter 2005/2006 beginnen etappenweise die Belags- und Innenausbauarbeiten im Tunnelfahrraum. Die Innenausstattungen und Betriebseinrichtungen erfolgen bis Mitte 2008. Nach einer mehrmonatigen Testphase soll die Tunnelanlage im Herbst 2008 in Betrieb genommen werden.

*N 4.1.6/7 Anschluss Wettswil–Knonau–Kantonsgrenze Zug:* Die Bauarbeiten am Isisbergtunnel laufen gemäss Terminprogramm. Der Durchstich der Tunnelbohrmaschine (TBM) in der Weströhre erfolgte am 21. April 2005, fast genau ein Jahr nach dem Anfahren. Nach der Demontage beim Südportal, dem Transport zum Nordportal und der anschliessenden Montage vor dem Nordportal der Oströhre konnte bereits am 7. Juli 2005 mit dem Auffahren der zweiten Röhre gestartet werden. Der zweite Durchschlag wird voraussichtlich im August 2006

erfolgen. Mit dem Abschluss der Rohbauarbeiten ist im Dezember 2007 zu rechnen.

Anschliessend erfolgen die Innenausbauarbeiten (Betonieren des Innengewölbes, Erstellen des Strassenkörpers und der Bankette sowie das Verlegen der Abwasser- und Löschwasserleitungen), der Bau der elektromechanischen Anlagen und letztlich alle notwendigen Einrichtungen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Die Inbetriebnahme ist im Jahre 2010 geplant. Der Autobahnanschluss Affoltern und die neue Obfelderstrasse sind im Bau. Die Arbeiten für den Trasseebau auf offener Strecke begannen im Sommer 2005 und werden bis 2009 dauern. Die Überdeckungen Rüteli und Eigi, Gemeinde Metmenstetten, sowie die Jonentobelbrücke, Gemeinde Affoltern, sind im Bau.

*NS neu (Oberlandautobahn), Oberuster bis Anschluss Hinwil:* Auf der Grundlage der vom Kantonsrat im Januar 1995 im kantonalen Richtplan Verkehr festgelegten generellen Linienführung und in Erfüllung der überwiesenen Motion KR-Nr. 111/1998 wurde ein erweitertes generelles Projekt erarbeitet, das im Juni 2001 während dreissig Tagen in den betroffenen Gemeinden öffentlich auflag. Damit wurde allen am Projekt Interessierten – insbesondere auch der Bevölkerung – Gelegenheit zu Stellungnahmen gegeben. In der Vorlage an den Kantonsrat hat der Regierungsrat deutlich zum Ausdruck gebracht, dass der Oberlandautobahn nationale Bedeutung zukomme und eine Aufnahme in den Sachplan Verkehr gerechtfertigt sei.

In der Folge wurde der Regierungsrat mit einem dringlichen Postulat (KR-Nr. 250/2002) eingeladen zu prüfen, ob das Ausführungsprojekt mit Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zu erstellen und das Genehmigungs- und Einwendungsverfahren durchzuführen seien und der Regierungsrat sich weiterhin aktiv für die rasche Aufnahme der Oberlandautobahn in den Sachplan Verkehr des Bundes einsetzen soll. Nachdem der Kantonsrat am 5. Mai 2003 einen Projektierungskredit von 9 Mio. Franken bewilligt hatte, konnte im Frühjahr 2004 mit den Ingenieurarbeiten begonnen werden.

Das Projekt ist nun abgeschlossen und der Bericht zur Umweltverträglichkeit liegt vor. Die Ergebnisse der UVP sind noch ausstehend. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 1,15 Mrd. Franken.

Nach dem öffentlichen Planaufgabeverfahren gemäss § 16 StrG und nach Abschluss des Einspracheverfahrens ist im Sommer 2006 die Projektfestsetzung durch den Regierungsrat vorgesehen. Voraussetzung für die Baufreigabe ist die Aufnahme der Oberlandautobahn in den Sachplan Verkehr und der Netzbeschluss des Bundesparlaments. Die Bauzeit wird rund sechs Jahre betragen.

*Abschnitte in Betrieb, Ausbauten:*

*N 1.1.1 Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm:* Die Bauarbeiten an den vom Bund genehmigten Lärmschutzwänden kommen gut voran. Die Anlagen werden voraussichtlich 2007 fertig erstellt sein. Der Lärmschutz und die Gestaltung im Abschnitt Grünau, Stadt Zürich, wird projektiert. Die öffentliche Planaufgabe ist im Jahr 2006 vorgesehen, die Bauausführung in den Jahren 2007 bis 2009 geplant.

Das seit der Eröffnung der zusätzlichen Baregg-Tunnelröhre feststellbare höhere Verkehrsaufkommen auf diesem Abschnitt erfordert im Limmattal und den anschliessenden Streckenabschnitten (Nord- und Westumfahrung Zürich) weitere Verkehrs-Beinflussungs-Anlagen (VBA). Projekte sind im Gang oder in Vorbereitung.

*N 1.1.4/5 Töss-Attikon-Hagenbuch:* Im Rahmen von Unterhaltsmassnahmen müssen ab 2006 die Kunstbauten erneuert, die Ein- und Ausfahrten verlängert und der Oberbau saniert werden. Es wird mit Investitionskosten von gut 200 Mio. Franken gerechnet.

*N 4.2.1 Flurlingen bis Oerlingen:* Das Ausführungsprojekt für den minimalen Ausbau auf vier Streifen (Miniautobahn) gelangte im Herbst 2004 zur öffentlichen Auflage. Zurzeit werden die Einspracheverhandlungen geführt. Die Projektfestsetzung durch das UVEK erfolgt voraussichtlich Ende 2005. Sofern keine weiteren Rechtsmittel ergriffen werden und die Finanzierung gesichert ist, wird mit den baulichen Vorarbeiten im Jahre 2006 begonnen.

*N 11.1.1 Glatt bis Flughafen:* Die Bauarbeiten an der Überdeckung Opfikon und der Flughafenautobahn sind beendet. 2006 fallen nur noch Kosten an für Abschlussarbeiten an Verkehrssteuerungsanlagen sowie für Honorare im Zusammenhang mit Ausführungsplänen und Abrechnungen.

*N 20.1.1 / N 20.1.2 Weiningen-Glattbrugg (Nordumfahrung Zürich):* Das generelle Ausbauprojekt der Nordumfahrung einschliesslich der dritten Tunnelröhre am Gubrist liegt vor. In den nächsten zwei Jahren fallen vorab Projektierungskosten für die Ausarbeitung von Bau- und Detailprojekten an. Zu den im Programm ausgewiesenen Investitionskosten von rund 700 Mio. Franken ergeben sich in der Folge für die Instandsetzung der beiden bestehenden Gubristtunnel-Röhren und die Sanierung des Stelzentunnels weitere finanzielle Aufwendungen von rund 400 Mio. Franken. Nach den Grundsätzen der NFA sind für die «Nordumfahrung Zürich» somit insgesamt 1,1 Mrd. Franken durch den Bund zu finanzieren. Ab 2008 ist mit ersten Bauarbeiten zu rechnen.

*SN 1.4.1 Europabrücke–Letten:* Das Ausführungsprojekt für den Abschnitt Europabrücke–Hardstrasse ist zusammen mit der neuen Tramlinie Zürich West im April 2005 öffentlich aufgelegt worden. Es sind 63 Einsprachen eingegangen. Zurzeit sind die vorläufigen Einspracheverhandlungen im Gang. Die verbleibenden Einsprachen sind Ende September 2005 an das UVEK überwiesen worden. Der Baubeginn ist 2007 geplant und die Inbetriebnahme im Dezember 2009.

*SN 1.4.4 Schöneich–Aubugg, Lärmschutz:* Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat bis zum 5. November 2005 eine Kreditvorlage mit einem angemessenen Finanzierungsschlüssel für den Bau einer Einhausung des Autobahnabschnittes zwischen Schöneichtunnel und Aubugg vorzulegen (KR-Nr. 225/2001). Das Projekt mit Kostenvoranschlag von rund 191 Mio. Franken (inkl. Anteil Ausweitung der Saatlenstrasse, 24 Mio. Franken) liegt vor. Zurzeit sind dazu die Kostenteilerverhandlungen mit dem Bund (UVEK) und der Stadt Zürich im Gang. Die Bauausführung ist in den Jahren 2008 bis 2011 geplant.

### **3. Staatsstrassenbau**

Gegenüber dem letztjährigen Bauprogramm ist die Tabelle II bei den Fahrbahnbauten gegliedert in A1. mit Objekten über 3 Mio. Franken und A2. mit den Fahrbahnbauten bis 3 Mio. Franken, wobei letztere in einem Sammelkonto zusammengefasst sind. Die weiteren Anlagen B–G sind wie bisher mit den dazugehörigen Sammelkonto-bezeichnungen gemäss Staatsbuchhaltung aufgeführt.

Die Strassenanpassungen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn (Rahmenkredit von 97 Mio. Franken) werden im Leistungsauftrag der Glattalbahn AG ausgeführt. Die einzelnen Objekte sind aus dem Tabellenanhang III ersichtlich. Sie werden in einem nachfolgenden Unterkapitel kurz dargestellt.

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

#### *A. Fahrbahnbauten*

##### A1. Objekte über 3 Mio. Franken

###### – Grüningen, Verlegung Stedtligass:

Das im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz enthaltene «historische Stedtli Grüningen» leidet seit Jahren unter dem Durchgangsverkehr, der sich durch die enge Stedtligass zwängt. Der Zerfall der Bausubstanz und die fehlende Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erfordern die dringende

Verlegung des Durchgangsverkehrs auf eine noch zu erstellende Ersatzstrasse ausserhalb vom «Stedtli». Das von der Gemeinde erstellte Vorprojekt soll zu einer Kantonsratsvorlage führen. Die Bauarbeiten sind in den Jahren 2007/2008 vorgesehen.

- Uster, Ortsumfahrung West:  
Für die Ortsumfahrung hat die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) eine gute Kosten/Nutzen-Wirksamkeit ausgewiesen. Ihr kommt neben der lokalen und regionalen auch eine erhebliche kantonale Bedeutung zu. Die Strasse ermöglicht die Entlastung des Zentrums sowie die Aufhebung des Niveauübergangs in Werrikon, die seinerzeit mit dem Rahmenkredit für die Sanierung von Strassenkreuzungen der SBB-Strecke Zürich–Uster in einer Volksabstimmung gutgeheissen wurde. Im Jahr 2006 sollen das generelle Projekt und die Kreditvorlage erarbeitet werden. 2007 können die Projektfestsetzung, die Ausarbeitung des Ausführungsprojekts und erste bauliche Vorarbeiten erfolgen. Der Bau ist ab 2008 vorgesehen.
- Zürichseeweg, Wädenswil–Richterswil:  
Die Verwirklichung des Zürichseewegs zwischen Wädenswil (Giessen) und Richterswil (Horn) ist seit langem ein grosses Bedürfnis. Damit wird unter teilweiser Beanspruchung von bestehenden Gehwegen die durchgehende Wegverbindung von Horgen bis weit über die Kantongrenze hinaus ins schwyzerische Bäch möglich. Mit der gleichzeitigen ökologischen Aufwertung des Uferbereichs gewinnt der Weg zusätzlich an Attraktivität. Die beiden Gemeinden haben an der Urne unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Kantonsrat einem Kostenbeitrag von je Fr. 600 000 zugestimmt. Im Jahr 2006 sollen das generelle Projekt, die Kreditvorlage, die Projektfestsetzung und die Ausarbeitung des Ausführungsprojekts erfolgen. Der Bau ist ab 2007 vorgesehen.
- Zürich Schwamendingen, Lärmschutz Schöneich bis Aubrugg:  
Der Regierungsrat ist auf Grund einer Motion beauftragt, dem Kantonsrat bis zum 5. November 2005 ein Projekt zur Einhausung des Autobahnabschnittes zwischen Schöneichtunnel und Aubrugg mit einem angemessenen Finanzierungsschlüssel zwischen Bund, Kanton und Stadt vorzulegen (KR-Nr. 225/2001). Das Projekt ist erstellt und geht von Gesamtkosten von 191 Mio. Franken aus (vgl. Nationalstrasse SN 1.4.4, Tabelle I). Der Kantonsanteil liegt jedenfalls über 3 Mio. Franken und unterliegt dem fakultativen Referendum, soweit es sich nicht um gebundene Ausgaben im Rahmen der Nationalstrassenrechnung handelt. Die Bauausführung ist in den Jahren 2008 bis 2011 geplant.



## A2. Fahrbahnbauten bis 3 Mio. Franken

Mit einer durchschnittlichen Jahresleistung von rund 20 Mio. Franken werden vorab in den stark verkehrsbelasteten Agglomerationsgebieten mit wirtschaftlichen Massnahmen folgende Ziele verfolgt:

- Optimierung der Verkehrsverhältnisse und Gestaltung des Strassenraums innerorts durch lokale Fahrbahnanpassungen im Zusammenhang mit unaufschiebbaren Werkleitungsbauten und/oder baulichen Unterhaltsmassnahmen. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden, insbesondere hinsichtlich Ausführungsterminen.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Staus an Knoten durch bauliche und steuerungstechnische Massnahmen, wenn nötig eingebunden in koordinierende regionale Verkehrssteuerungen.
- Vorkehrungen zur Verflüssigung des Verkehrs, insbesondere mit verkehrsentlastenden und verkehrstrennenden Massnahmen sowie mit Anlagen für Busbevorzugungen zur Vermeidung langer Wartezeiten in Staus und zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität.
- Behebung von Unfallschwerpunkten.

## B. Radfahranlagen

Mit den im Bauprogramm 2006–2008 vorgesehenen Mitteln von insgesamt 39 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 § 28 Abs. 2 StrG betreffend den Mindestvoranschlagsbetrag für Radfahranlagen vollumfänglich Rechnung getragen.

Bei den Projekten handelt es sich vorwiegend um Anlagen zur Schliessung von Radweglücken, zur Sicherung von Schulwegen sowie zur Verbesserung bestehender, jedoch gefährlicher Streckenabschnitte und Radweg-Verzweigungen.

## C. Lärmschutz-Sanierungen

Die Kosten der in der eidgenössischen Lärmschutzverordnung verlangten Sanierungsmassnahmen gehen nach dem im Umweltschutzgesetz verankerten Verursacherprinzip grundsätzlich zu Lasten des Strasseneigentümers. Ab 2004 verminderte sich die Bundesbeteiligung infolge des Entlastungsprogramms EP 03 von 46% auf 23%, so dass der Kanton Zürich auch in den nächsten Jahren entsprechend stärker belastet wird.

In erster Linie sollen Fenstersanierungen an Gebäuden vorgenommen werden mit dem Ziel, die vorhandenen Alarmwertüberschreitungen an Staatsstrassen gemäss der vom Bund in Aussicht genommenen Fristerstreckung bis 2018 zu beseitigen. Im Vordergrund stehen die Sanierungsteilprogramme Knonauer Amt, Limmattal und Bezirk Horgen mit einem Gesamtanierungsbedarf von rund 19 Mio. Franken. Die Massnahmen konzentrieren sich in erster Priorität auf zusammenhängende Strecken mit hohen Lärmbelastungen. Darüber hinaus sind Beiträge für Massnahmen an Einzelgebäuden erforderlich, die nachweislich einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind.

#### *D. Fussgängeranlagen*

Die vorgesehenen finanziellen Mittel von insgesamt 26 Mio. Franken 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 um ergänzende Trottoirbauten und kombinierte Rad-/Gehweganlagen im Bereich von Neuüberbauungen und bestehenden Lücken im Netz.

#### *E. Beleuchtungsanlagen*

Es handelt sich um wenige Ergänzungen von Anlagen innerorts, vor allem zur Erhöhung der Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern.

#### *F. Verkehrseinrichtungen*

Die im Programm eingestellten Beträge sind einerseits bestimmt für die Deckung der Kantonsanteile bei Automatisierungen von Bahnbarrieren und andererseits für neue Betriebseinrichtungen zur Verkehrssteuerung des strassengebundenen Gesamtverkehrs sowie für Verkehrsregelungs- und Überwachungsanlagen, die bereits bestehen, jedoch zeitgemäss ausgestattet und gleichzeitig für den Gesamtverkehrsablauf optimiert werden müssen. Die Kostenanteile, die vom öffentlichen Verkehr (ZVV) zu übernehmen sind, werden zurückerstattet. Die Realisierung des regionalen Verkehrssteuerungssystems im Teilgebiet A (Raum Opfikon-Kloten) kann nun etappenweise vorangetrieben werden.

### *G. Erneuerungsbauten*

Vom erforderlichen Erneuerungsbedarf von durchschnittlich 21 Mio. Franken pro Jahr werden für Brückenerneuerungen durchschnittlich 4 und für Hauptverkehrsstrassen 2 Mio. Franken beansprucht. Im übrigen Strassennetz werden die Mittel vor allem an stark beanspruchten Strassenverzweigungen und in Strassenabschnitten mit älteren Oberbauten eingesetzt, die nicht mehr genügend tragfähig sind.

### *Leistungsauftrag der Verkehrs-Betriebe Glattal AG*

Strassenanpassungen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn (vgl. Tabelle III im Anhang).

Mit Beschluss vom 23. September 2002 hat der Kantonsrat für die Strassenbauten und anderweitige Anpassungen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn einen Rahmenkredit von 97 Mio. Franken bewilligt. Nach dem Zustandekommen des Referendums wurde der Gesamtvorlage in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2003 zugestimmt. Für die Ausführung der einzelnen Objekte sind folgende Objektkredite freigegeben worden:

- Objekt 041, Opfikon/Zürich, verlängerte Aubruggstrasse, Thurgauer bis Hagenholzstrasse:  
Der Bruttokredit beträgt 19 Mio. Franken. Die Bauarbeiten sind zurzeit im Gang. Der Fertigstellungstermin ist Ende 2006.
- Objekt 128, Verschiedene Gemeinden, Abgeltung der baulichen Mehrwerte im Strassenraum aller Glattalbahn-Etappen:  
Der Bruttokredit beträgt 10 Mio. Franken. Mit den baulichen Vorarbeiten kann frühestens im Herbst 2006 begonnen werden.
- Objekt 129, Stadt Zürich, Thurgauerstrasse, Anpassungen:  
Der Bruttokredit beträgt 6 Mio. Franken. Der Fertigstellungstermin ist Ende 2006.
- Objekt 605, Dübendorf, Zürichstrasse, Anpassung Knoten Sonnental:  
Der Bruttokredit beträgt 3 Mio. Franken. Der Fertigstellungstermin ist Ende September 2005.
- Objekt 638, Dübendorf, Ringstrasse, Abschnitte «Nord» und «Süd», Neugut- bis Zürichstrasse:  
Der Bruttokredit beträgt 7 Mio. Franken. Die Bauarbeiten sind zurzeit im Gang. Der Fertigstellungstermin ist Ende September 2006.

Ein Vorhaben steht im Zusammenhang mit der zweiten Baustufe:

- Objekt 700, Rümlang/Opfikon/Kloten, verlängerte Birchstrasse, SBB-Unterführung bis Balsberg:  
Der Bruttokredit beträgt 52 Mio. Franken. Die Bauarbeiten sind zurzeit im Gang. Der Fertigstellungstermin ist Ende 2008.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Fierz	Husi

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 05	2006	Bauprogramm 2007	2008
<b>Neubauabschnitte:</b>					
<b>N 20.1.4</b>					
<b>Umfahrung Birmensdorf</b>	1 480 000	1 320 400	120 000	30 000	10 000
Anschluss Urdorf-Süd bis Anschluss Wettswil	(26 000)	(23 100)	(500)	(1 000)	(1 000)
<b>N 4.1.4</b>					
<b>Verkehrsdreieck Zürich-Süd</b>	400 000	359 400	25 000	10 000	5 000
N 3 (Brunau) bis Üetlibergtunnel	(12 000)	(9 500)	(500)	(900)	(900)
<b>N 4.1.5</b>					
<b>Üetlibergtunnel</b>	1 120 000	622 900	110 000	150 000	120 000
Brunau bis Anschluss Wettswil	(5 000)	(600)	(500)	(1 100)	(1 100)
<b>N 4.1.6</b>					
<b>Anschluss Wettswil bis Knonau</b>	1 018 000	376 600	190 000	145 000	110 000
	(28 000)	(16 800)	(3 500)	(2 000)	(2 000)
<b>N 4.1.7</b>					
<b>Knonau bis Kantonsgrenze Zug</b>	29 000	5 700	8 000	10 000	5 000
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
<b>NS neu (K 53)</b>					
<b>Oberlandautobahn</b>	1 140 000	0	0	0	25 000
Oberuster bis Anschluss Hinwil	(7 000)	(0)	(0)	(0)	(3 000)
<b>Insgesamt Neubauabschnitte</b>	<b>5 187 000</b>	<b>2 685 000</b>	<b>453 000</b>	<b>345 000</b>	<b>275 000</b>
	<b>(78 000)</b>	<b>(50 000)</b>	<b>(5 000)</b>	<b>(5 000)</b>	<b>(8 000)</b>

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 05	2006	Bauprogramm 2007	2008
<b>Abschnitte in Betrieb, Ausbauten:</b>					
<b>N 1.1.1</b>					
<b>Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm</b>	61 000	35 600	14 000	8 000	3 000
Lärmschutz und Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA)					
<b>N 1.1.4 / N 1.1.5</b>					
<b>Töss bis Hagenbuch</b>	199 000	97 300	5 000	34 000	46 000
Aus- und Erneuerungsbauten					
<b>N 4.2.1</b>					
<b>Flurlingen bis Oerlingen</b>	154 000	31 300	15 000	52 000	41 000
Minimalausbau und Lärmschutz					
<b>N 11.1.1</b>					
<b>Glatt bis Flughafen</b>	157 000	154 300	1 700	1 000	0
Standstreifen und Lärmschutz					
<b>N 20.1.1 / N 20.1.2</b>					
<b>Nordumfahrung Zürich</b>	700 000	9 600	3 300	14 000	55 000
Weiningen (N 1) bis Glattbrugg					
<b>SN 1.4.1</b>					
<b>Europabrücke bis Letten</b>	110 000 (27 000)	15 000 (5 000)	7 000 (3 000)	17 000 (5 000)	30 000 (7 000)
<b>SN 1.4.4</b>					
<b>Schöneich bis Aubrugg</b>	191 000	900	1 000	4 000	15 000
Lärmschutz					
<b>Insgesamt Ausbaubabschnitte</b>	1 572 000 (27 000)	344 000 (5 000)	47 000 (3 000)	130 000 (5 000)	190 000 (7 000)
<b>Zusammenfassung:</b>					
Übertrag Neubauabschnitte	5 187 000 (78 000)	2 685 000 (50 000)	453 000 (5 000)	345 000 (5 000)	275 000 (8 000)
Übertrag Ausbaubabschnitte	1 572 000 (27 000)	344 000 (5 000)	47 000 (3 000)	130 000 (5 000)	190 000 (7 000)
<b>Total Nationalstrassenbau</b> (Konten 8400.5020/5021)	<b>6 759 000</b> (105 000)	<b>3 029 000</b> (55 000)	<b>500 000</b> (8 000)	<b>475 000</b> (10 000)	<b>465 000</b> (15 000)

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

	Rechnung 2004	Geschätzt 2005	2006	Bauprogramm 2007 2008	
<b>A. Fahrbahnbauten</b>					
<b>A1. Konto 8400.5014</b>	2 800	200	4 900	11 400	22 000
Summe Einzelobjekte > 3 Mio.		(0)	(1 000)	(2 500)	(3 500)
<b>A2. Konto 8400.5013</b>	10 800	12 500	20 800	28 600	29 400
Sammelkonto		(1 000)	(2 000)	(2 000)	(2 000)
<b>B. Radfahreranlagen</b>	8 500	12 500	13 000	13 200	13 200
Sammelkonto 8400.5015		(3 000)	(3 000)	(3 000)	(3 000)
<b>C. Lärmschutzsanierungen</b>					
Sammelkonto 8400.5018	1 900	5 900	6 000	9 400	8 300
<b>D. Fussgängeranlagen</b>	7 600	7 900	7 000	9 400	9 500
Sammelkonto 8400.5010		(1 000)	(1 000)	(1 500)	(1 500)
<b>E. Beleuchtungsanlagen</b>					
Sammelkonto 8400.5011	900	1 100	1 800	1 900	1 900
<b>F. Verkehrseinrichtungen</b>					
Sammelkonto 8400.5012	1 400	6 100	8 200	10 800	10 800
<b>G. Erneuerungsbauten</b>					
Sammelkonto 8400.5017	13 600	21 300	23 300	20 300	19 900
<b>Total Staatsstrassenbau</b>	<b>47 500</b>	<b>67 500</b>	<b>85 000</b>	<b>105 000</b>	<b>115 000</b>
		(5 000)	(7 000)	(9 000)	(10 000)

Tabelle III **Leistungsauftrag der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG)**(Beträge in 1000 Fr.)  
(in Klammern Anteil Landerwerb)

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 05	2006	Bauprogramm 2007	2008
<b>Objekte im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn:</b>					
<b>Einzelobjektkredite</b>					
<b>Konto 8400.5014</b>					
(Objekte > 3 Mio. Franken)					
<b>041 Opfikon/Zürich</b>					
Verlängerte Aubruggstrasse	19 000	8 200	9 300	1 500	0
Thurgauer- bis Hagenholzstrasse	(4 000)	(400)	(1 800)	(1 800)	(0)
<b>128 Verschiedene Gemeinden</b>					
Abgeltung der baulichen Mehrwerte im Strassenraum aller Glattalbahn-Etappen	10 000 (0)	4 000 (0)	3 000 (0)	2 000 (0)	1 000 (0)
<b>129 Stadt Zürich</b>					
Thurgauerstrasse Anpassungen	6 000 (500)	3 000 (0)	2 000 (300)	1 000 (200)	0 (0)
<b>605 Dübendorf</b>					
Zürichstrasse, Anpassungen Knoten Sonnental	3 000 (400)	2 800 (200)	200 (200)	0 (0)	0 (0)
<b>638 Dübendorf</b>					
Ringstrasse, Abschnitte «Nord» und «Süd», Neugutstrasse bis Zürichstrasse	7 000 (1 100)	5 100 (200)	1 500 (500)	400 (400)	0 (0)
<b>700 Rümlang, Opfikon und Kloten</b>					
Verlängerte Birchstrasse SBB-Unterführung bis Balsberg	52 000 (6 500)	18 800 (1 000)	20 000 (1 500)	10 300 (2 000)	2 900 (2 000)
<b>Total Konto 8400.5014</b> (Einzelobjekte Leistungsauftrag)	97 000 (12 500)	41 900 (1 800)	36 000 (4 300)	15 200 (4 400)	3 900 (2 000)