

4549

Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2009–2011

(vom 24. September 2008)

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 im Netz der Staatsstrassen für die nächsten drei Jahre. Dabei werden die wesentlichen bzw. verbindlichen planerischen Grundlagen des Gesamtverkehrskonzepts und des kantonalen Richtplanes, Teil Verkehr vom 26. März 2007 berücksichtigt. Das Bauprogramm beachtet die mit Beschluss vom 25. Januar 2006 beschlossene Verwendung der nicht objektbezogenen Mittel des Bundes (v. a. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, LSVA) zugunsten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie den festgelegten Finanzrahmen des Bundesrates für den Nationalstrassenbau vom 2. Juli 2003. Die Einnahmen und die (Investitions-) Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im KEF 2009–2011 eingestellt.

Auf die Auswirkungen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) wurde im letzten Bericht, dem Bauprogramm 2008–2010, ausführlich eingegangen. In Bezug auf den Nationalstrassenbau berücksichtigt der vorliegende Bericht deshalb nur die für den Kanton in finanzieller Hinsicht wesentlichen Vorhaben. Noch nach dem alten Kostenverteilungsschlüssel hat der Kanton Zürich die Vorhaben mitzufinanzieren, die zur Kategorie «Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes» gehören. Es sind dies Folgende:

- N 20.1.4 Umfahrung Birmensdorf
- N 4.1.4 Verkehrsdreieck Zürich-Stüd
- N 4.1.5 Üetlibergtunnel
- N 4.1.6/7 Anschluss Wettswil–Knonau–Kantonsgrenze Zug
- SN 1.4.1 Europabrücke–Letten: Umbau Pfingstweidstrasse / Tram Zürich-West

Im Staatsstrassennetz sind Leistungssteigerungen im Investitionsbereich kantonaler, regionaler und überkommunaler Strassen vorgesehen. Auch wird der zunehmenden Bedeutung der Bewirtschaftung

der vorhandenen Infrastruktur Rechnung getragen, indem die wesentlichen Massnahmen des Verkehrsmanagements gesondert ausgewiesen werden.

Weiterhin sind Vorhaben für Anlagen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie dringend notwendige Netzergänzungen für sicherere und schnellere Fahrrad- und Fusswegeverbindungen vorgesehen.

Im Jahr 2009 werden die neuen Rechnungslegungsvorschriften IPSAS im Kanton Zürich eingeführt. Damit werden alle bisherigen Investitionen im Strassenbereich neu bewertet. Die bisher getätigten Investitionen werden erheblich höher ausgewiesen. Wesentlich für die Budgetplanung ist der längere Zeitraum der Abschreibung. Gleichzeitig wurden im Zusammenhang mit der Umsetzung der NFA die Nationalstrassen entschädigungslos dem Bund übertragen und deren Buchwerte vollumfänglich abgeschrieben.

Das Bauprogramm umfasst eine Berichterstattung über die geplante kurz- und mittelfristige Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen zur Erreichung der genannten Strategien und verkehrspolitischen Ziele. Für die genaue Einhaltung dieses Rahmenprogramms besteht aus verschiedenen Gründen keine Gewähr. Unwägbarkeiten aller Art, wie Rechtsmittel und Projekteinsprachen einschliesslich der damit verbundenen Projektanpassungen, Koordination der Vorhaben mit anderen Bauträgern wie Gemeinden, Werken, privaten Anstössern usw., Sparmassnahmen, Schwierigkeiten beim Landerwerb sowie Verzögerungen aus baulichen, nicht voraussehbaren terminlichen und witterungsbedingten Gründen wirken sich auf die Programmabwicklung aus.

Im Rahmen der laufenden Revision der Strassenfinanzierung (Strassengesetz) wird unter anderem dem Wunsch nach Vereinheitlichung der Berichterstattung und der Steuerungs- bzw. Entscheidungsprozesse der Verkehrsfinanzierung für den öffentlichen Verkehr und des Strassenverkehrs nachgekommen. Bei einem realistischen Prognosehorizont von zwölf Jahren soll die Steuerung im Strassenverkehr alle vier Jahre über eine «Strategie Strassen» erfolgen. Die Planung und Priorisierung der Ausgaben über die «Finanzplanung Strassen» und die Entwicklung der Finanzierungsinstrumente über die «Strassenfondsplanung» sollen alle zwei Jahre erfolgen. Die dafür erforderlichen Gesetzesanpassungen werden dem Kantonsrat voraussichtlich 2009 vorgelegt. Die bestehenden Kompetenzregelungen für die Kreditgenehmigung von Einzelvorhaben sind von diesen Änderungen nicht betroffen. Am bewährten Strassenfonds für die Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen wird auch zukünftig festgehalten.

B. Strassenbauprogramm für 2009–2011

1. Fuss- und Radverkehrsanlagen

Allgemeine Ausgaben für Fussgängeranlagen: Die vorgesehenen finanziellen Mittel von insgesamt 13 Mio. Franken sollen fast ausschliesslich für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit innerorts eingesetzt werden. Dabei handelt es sich vor allem um Querungshilfen wie Schutzinseln sowie um ergänzende Gehwege bzw. kombinierte Rad-/Gehwegenlagen im Bereich von Neuüberbauungen und zur Schliessung von Lücken des bestehenden Netzes.

Zürichseeweg, Wädenswil–Richterswil: Mit der Verwirklichung des Zürichseewegs zwischen Wädenswil (Giessen) und Richterswil (Horn) wird eine durchgehende Wegverbindung von Horgen bis Bäch (SZ) zur Verfügung gestellt. Neben der reinen Wegverbindung soll eine Renaturierung des Uferbereichs vollzogen werden. Der Kantonsrat hat am 26. Mai 2008 einen Kredit von 6,3 Mio. Franken genehmigt. Die beiden Gemeinden haben bereits früher einem Kostenbeitrag von insgesamt 1,2 Mio. Franken zugestimmt. Im August 2008 wurde das Planauflageverfahren abgeschlossen. Die Projektfestsetzung mit der Einsprachebehandlung und die Ausarbeitung des Ausführungsprojekts erfolgen anschliessend. Mit dem Baubeginn ist ab 2009 zu rechnen.

Radwegstrategie: Der Ausbau der Anlagen für nichtmotorisierten Zweiradverkehr beruht auf der Radwegstrategie, die der Regierungsrat mit Beschluss vom 19. Juli 2006 verabschiedet hat. Grundlagen dazu sind die regionalen Verkehrsrichtpläne. Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Schliessung von Radweglücken und insbesondere auf Schulwegen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

2. Öffentlicher (Strassen-)Verkehr

Mit Beschluss vom 25. Januar 2006 hat der Regierungsrat entschieden, dass der gesamte Anteil des Kantons Zürich an den Einnahmen aus der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den Strassenfonds fliessen soll, und dass im Gegenzug aus dem Strassenfonds auch Strasseninfrastruktur-Aufwendungen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr finanziert werden. Seit 2006 werden daher entsprechende Aufwendungen wie z. B. für Busspuren oder Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs über den Strassenfonds finanziert. Die Ermittlung dieser Aufwendungen zulasten des Strassenfonds gründet auf einem kurzen Erfahrungshorizont und ist daher mit Unsicherheiten behaftet. Es ist von einem Aufwand von etwa 2 Mio. Franken pro Jahr auszugehen.

Auch im Rahmen der im Abschnitt Verkehrsmanagement genannten RVS-Konzepte (vgl. nachfolgend 5.) ist eine Reihe von Vorhaben für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. Diese sind in der Rechnung unter dem Titel Verkehrsmanagement geführt.

Strassenbauten und Anpassungen im Zusammenhang mit der Glattalbahn: Mit Beschluss vom 23. September 2002 hat der Kantonsrat für Strassenbauten und Anpassungen ans Strassennetz im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn einen Rahmenkredit von 97 Mio. Franken bewilligt. Der Vorlage wurde in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2003 zugestimmt.

Die Rechnung für die Vorhaben in den Gemeinden Rümlang, Opfikon und Kloten (verlängerte Birchstrasse, SBB-Unterführung bis Balsberg, Bruttokredit 52 Mio. Franken) kann voraussichtlich noch 2008 abgeschlossen werden. Weiter werden 2008 verschiedene Gemeinden für bauliche Mehrwerte mit insgesamt 10 Mio. Franken abgegolten.

3. Nationalstrassen

3.1 Netzvollendung

Das vorliegende Dreijahresprogramm für die Nationalstrassen enthält nur noch die geschätzten Bruttokosten der Neubauten der Netzvollendung. Das Bauprogramm (vgl. Tabelle I im Anhang) berücksichtigt das vom Bundesrat am 2. Juli 2003 beschlossene, 7. langfristige Bauprogramm für den Nationalstrassenbau im Kanton Zürich. Die in den nächsten drei Jahren vorgesehenen Mittel werden für folgende Strassenabschnitte (Netzvollendung) eingesetzt (Beträge in Tabelle I des Anhangs):

N 20.1.4 Umfahrung Birmensdorf: Bis zur Eröffnung der Westumfahrung Zürich am 4. Mai 2009 werden im Abschnitt der Umfahrung Birmensdorf noch letzte Installationen und Garantiewerke ausgeführt. Seitens Elektromechanik laufen zurzeit die integrierten Tests der elektromechanischen Einrichtungen, gefolgt von den Verbundtests im Abschnitt N 20.1.4.

N 4.1.4 Verkehrsdreieck Zürich-Süd: Der Rückbau des Installationsplatzes Gänziloo und die Revitalisierung der Sihl, Teil 2, sind abgeschlossen. Die Gestaltungs- und Rekultivierungsarbeiten «Allmend I» werden je nach Witterungsverhältnissen 2009 abgeschlossen. Die noch zu verrichtenden Bauarbeiten im Verkehrsdreieck N 4 / N 3 Brunau werden so weiter geführt, dass die jährlich verfügbaren finanziellen Mittel bestmöglich eingesetzt werden und die Anlagen zeitgerecht auf

die Eröffnung des Üetlibergtunnels im Frühjahr 2009 abgeschlossen sind.

N 4.1.5 Üetlibergtunnel: Die Belagsarbeiten wurden im Juni 2008 ausgeführt. Die Restarbeiten im Bereich Installationsplatz Landikon sind kurze Zeit im Gang. Die Innenausstattungen und Betriebseinrichtungen werden bis Ende Sommer 2008 eingebaut. Nach einer mehrmonatigen Testphase wird die Tunnelanlage gemäss Terminprogramm am 4. Mai 2009 in Betrieb genommen.

N 4.1.6/7 Anschluss Wettswil–Knonau–Kantonsgrenze Zug: Die Bauarbeiten am Islisbergtunnel laufen gemäss Terminprogramm. Zurzeit erfolgen gestaffelt die Innenausbauarbeiten, die Installation der elektromechanischen Anlagen und aller notwendigen Einrichtungen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Im Trasse auf offener Strecke ist die Fundationsschicht weitgehend eingebaut. Es folgen die Belagsarbeiten und die Leiteinrichtungen. Anschliessend werden die Signalisation und die elektromechanischen Anlagen erstellt. Die Inbetriebnahme kann aufgrund des günstigen Bauverlaufs vorverlegt werden und erfolgt nun am 13. November 2009.

SN 1.4.1 (Pfingstweidstrasse) Europabrücke–Letten: Die Projektgenehmigung für den Abschnitt Europabrücke–Hardstrasse zusammen mit der neuen Tramlinie Zürich West wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV) im Herbst 2006 erteilt. Derzeit sind noch Rechtsmittelverfahren beim Bundesverwaltungsgericht hängig. Bestätigt wurde vom Bundesgericht der vom Bundesverwaltungsgericht verfügte Entzug der aufschiebenden Wirkung für drei der fünf Baulose. Der Baubeginn erfolgte am 9. September 2008, die Inbetriebnahme der neuen Tramlinie ist im Dezember 2011 vorgesehen. Als Projekt der Netzfertigstellung wird dieses Vorhaben als Verbundaufgabe nach dem vor Inkrafttreten der NFA gültigen Kostenteiler für städtische Nationalstrassen (Anteil Kanton Zürich 42%) erstellt.

3.2 Leistungen des Kantons zugunsten der Nationalstrasse

SN 1.4.4 Schöneich–Aubrugg, Einhausung der Autobahn Schwamendingen: Im Sinne einer Übergangsregelung bleibt der Kanton für dieses Projekt bis zum Abschluss des Auflageprojektes zuständig. Die öffentliche Planaufgabe erfolgt voraussichtlich im Herbst 2009. Aufgrund der neuen ASTRA-Norm für Tunnelsicherheit muss das Lüftungs- und Sicherheitskonzept noch einmal grundlegend überarbeitet werden. Wegen der komplexen Koordination aller beteiligten Stellen und der verschiedenen Interessen muss mit einer gegenüber bisherigen Schätzungen späteren Bauausführung zwischen 2011 und 2016 gerechnet werden.

NS neu (Oberlandautobahn), Oberuster bis Anschluss Hinwil: Das Projekt samt Bericht zur Umweltverträglichkeit konnte Ende 2007 abgeschlossen werden. Nach Abschluss des sehr umfangreichen Einspracheverfahrens, in dem auch Einigungsverhandlungen mit den Einsprecherinnen und Einsprechern geführt wurden, setzte der Regierungsrat am 5. März 2008 das Projekt fest. Die Aufnahme der Oberlandautobahn in den Sachplan Verkehr des Bundes war mit Bundesratsbeschluss vom 26. April 2006 erfolgt. Der Bundesrat unterbreitete den Kantonen im Juli 2008 den neuen Netzbeschluss zur Vernehmlassung. Darin bestätigte er die Aufnahme der Oberlandautobahn ins Nationalstrassennetz. Auch stellte der Bund in Aussicht, dass er baureife Projekte, die den Normen und Standards des Bundes entsprechen, von den Kantonen direkt übernehmen will. Die Kantone haben bis Mitte Oktober 2008 Zeit, sich zum Netzbeschluss zu äussern. Der neue Netzbeschluss für die zukünftigen Nationalstrassen soll den Eidgenössischen Räten Ende 2008 oder anfangs 2009 unterbreitet werden. Der Bund wird somit voraussichtlich 2010 oder 2011 über die Rechtsgrundlage verfügen, um die Oberlandautobahn als Nationalstrasse zu übernehmen. Sofern der Bund das Projekt in der vorliegenden Form übernimmt, die Oberlandautobahn als Teil des Nationalstrassennetzes durch die eidgenössischen Räte bestätigt wird und die Finanzierung gesichert ist, kann ein Baubeginn nach Abschluss aller Rechtsmittelverfahren frühestens 2012 erfolgen. Die Bauzeit wird rund sechs Jahre betragen.

3.3 Nationalstrassenprojekte in der Verantwortung des Bundes

Die nachfolgend aufgeführten Nationalstrassenprojekte obliegen seit dem 1. Januar 2008 der alleinigen Verantwortung des Bundes. Die Berichterstattung beschränkt sich auf den Stand der Vorhaben und auf die Zielsetzungen des Regierungsrates in der Begleitung der Projekte.

N 1.1.1 / N 20.1.1 / N 20.1.2 Kantonsgrenze Aargau–Dreieck Zürich Nord (Ausbau Nordumfahrung Zürich): Die Projektierungsarbeiten sind inzwischen zwar weit fortgeschritten, sie haben sich aber wie die geplante Ausführung insgesamt komplexer als zuvor angenommen erwiesen. Das Vorhaben soll nun im Winter 2008/09 öffentlich aufgelegt werden. Ohne weitere Verzögerungen durch Rechtsmittelverfahren kann mit der Eröffnung der dritten Gubiströhre etwa 2014 und mit dem Abschluss der Ausbaurbeiten auf dem ganzen Streckenabschnitt etwa 2016 gerechnet werden. Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln des Infrastrukturfonds im Rahmen der Programmbotschaft «Engpassbeseitigung», die den eidgenössischen Räten 2009 vorgelegt werden soll. Die Nordumfahrung wird nach der Eröffnung der Westumfahrung und

der A4 Knonaueramt der grösste Engpass auf dem Hochleistungsstrassennetz im Kanton Zürich sein. Der Regierungsrat setzt sich deshalb für eine rasche Umsetzung des Ausbaus ein. Zudem engagiert er sich zusammen mit den Gemeinden, dass die Gesichtspunkte des Umwelt- und des Landschaftsschutzes sowie der Siedlungsverträglichkeit ausreichend berücksichtigt werden. Weitergehende Massnahmen wie z. B. Überdeckungen werden unterstützt, wenn ein klarer Nutzen ausgewiesen werden kann. Eine Kostenbeteiligung des Kantons gestützt auf § 14 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz (EG NSG, LS 722.2) erfolgt nur in Ausnahmefällen.

SN 1.3.1 Lärmschutz und Umgestaltung der A1 im Abschnitt Grünau, Stadt Zürich: Die Bauausführung erfolgt wegen des erhöhten Koordinationsbedarfs der Beteiligten und der Anspruchsgruppen gegenüber früheren Schätzungen leicht verzögert von 2012 bis 2013 entsprechend dem vom Kanton bereits ausgearbeiteten Ausführungsprojekt. Der Regierungsrat setzt sich beim Bund dafür ein, dass dieses Strassenstück stadtverträglich saniert werden kann. Die Trennwirkung der Nationalstrasse soll trotz des geplanten Baus von Lärmschutzmassnahmen vermindert werden. Durch städtebauliche Gestaltungsmaßnahmen und neue Bepflanzungen soll der Strassenraum im Siedlungsgebiet zudem analog der anschliessenden Pfingstweidstrasse umgebaut und die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt werden.

N 4.2.1 Flurlingen bis Oerlingen: Die Bauarbeiten für den vierstreifigen Ausbau mit Mitteltrennung (Miniautobahn) wurden Mitte 2007 begonnen und schreiten plangemäss voran. Es wurde mit der anfangs 2008 erfolgten Projektübergabe an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine fachliche Unterstützung durch den Kanton bis zur Inbetriebnahme im November 2010 vereinbart.

4. Staatsstrassen

Mit einer durchschnittlichen Jahresleistung von rund 20 Mio. Franken werden vorab in den stark verkehrsbelasteten Agglomerationsgebieten mit kosteneffizienten 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 und weiteren Beteiligten, 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 mit verkehrstrennenden Massnahmen und mit Anlagen für Busbevorzugungen zur Vermeidung von Verlustzeiten durch Staus und zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs.
- Behebung von Unfallschwerpunkten.

Neu sind sämtliche Fahrbahnbauten zusammengefasst. Einzelne, bedeutende Bauten mit Kosten von mehr als 3,0 Mio. Franken sowie alle Objekte, bei denen der Kantonsrat die Kredite bewilligt hat oder die dem Kantonsrat vorgelegt werden, sind im Folgenden besonders erwähnt:

Uster-West, Aufhebung SBB-Übergang: Die Kreditfreigabe für die Strasse Uster-West wurde dem Kantonsrat im Mai 2008 beantragt. Die öffentliche Planaufgabe nach § 13 StrG ist erfolgt. Es wurden zahlreiche Einwendungen und im Kantonsrat drei Anfragen zur Vorgehensweise eingereicht. Die öffentliche Planaufgabe nach §§ 16 f. StrG wird im Herbst 2008 durchgeführt, womit die Projektfestsetzung durch den Regierungsrat nach der Kreditfreigabe durch den Kantonsrat frühestens anfangs 2009 erfolgen kann. Ein Baubeginn ist 2010 vorgesehen. Das Vorhaben Uster-West kostet rund 23 Mio. Franken.

Autobahnzubringer zur N4 Anschluss Affoltern a. A. auf dem Gemeindegebiet Ottenbach-Obfelden: Die Projektierungsarbeiten für den Autobahnzubringer Ottenbach und Obfelden sind entsprechend dem Regierungsratsbeschluss vom 5. Dezember 2007 im Gang. Im September 2008 sind öffentliche Orientierungsversammlungen und die Planaufgabe nach § 13 StrG geplant. Der Kreditantrag für das definitive Projekt wird dem Kantonsrat voraussichtlich im zweiten Quartal 2009 vorgelegt werden. Die Bauarbeiten werden bei günstigem weiterem Planungsverlauf voraussichtlich im Jahr 2011 aufgenommen. Die Bauzeit beträgt zwei bis drei Jahre.

Grünigen, Verlegung Stedtligasse: Die unterschiedlichen Auffassungen zur Umfahrung von Grünigen haben die Volkswirtschaftsdirektion veranlasst, im Einvernehmen mit dem Gemeinderat Grünigen und unter Verwendung bestehender Grundlagen eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchzuführen. Diese Arbeiten werden bis Ende 2008 abgeschlossen sein. Die Dauer der Ausarbeitung eines konkreten Vorhabens ist abhängig vom Variantenentscheid. Zum Baubeginn kann deshalb derzeit noch keine Aussage gemacht werden.

Wetzikon, Rapperswilerstrasse beim Bahnhof Wetzikon: Die täglich auftretenden Verkehrsbehinderungen, die Erschliessung eines wichti-

gen Entwicklungsgebietes und die dringend notwendigen Sanierungsarbeiten haben die Volkswirtschaftsdirektion veranlasst, zusammen mit der Gemeinde Wetzikon das Aus- und Umbauprojekt der Rapperswilerstrasse beschleunigt voranzutreiben, damit ein Baubeginn möglichst rasch (ab Ende 2009) möglich wird. Vorgesehen sind ein Strassenausbau mit multifunktionalem Mittelstreifen, einem einfachen Ein- und Ausfahrtsregime für das angrenzende Entwicklungsgebiet sowie der Umbau der Gossauerkreuzung in einen Kreisell. Für das Vorhaben ist mit Investitionskosten des Kantons von 2,7 Mio. Franken zu rechnen.

Sihltalstrasse, Umgestaltung von der Kantonsgrenze Zug bis zur Stadtgrenze Zürich: Die Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels und der A4 im Knonauseramt führt zu einer wesentlichen Entlastung der Sihltalstrasse. Diese Entlastung soll mit der Umsetzung des dazu entwickelten Verkehrskonzepts nachhaltig gesichert werden. Die Kapazität der Strasse soll jedoch beibehalten werden, da sie weiterhin als Ausweichroute zur Verfügung stehen muss. Mit den Projektierungsarbeiten im Abschnitt Kantonsgrenze bis Ortseingang Langnau a. A. wurde bereits begonnen. Dieser Abschnitt soll auch als erste Etappe im Anschluss an die Eröffnung der A4 im Knonauseramt verwirklicht werden. Die Kreditvorlage wird voraussichtlich im Sommer 2009 dem Kantonsrat eingereicht. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten Langnau a. A. und Adliswil wird in Zusammenarbeit mit diesen Gemeinden erarbeitet und erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Sie geht meist mit anstehenden Unterhaltsmassnahmen einher.

Schlieren, Umbau Zürcher-/Badenerstrasse: Vorbereitungsarbeiten zur Zentrumsgestaltung in Schlieren und zur Umgestaltung der Zürcher- und der Badenerstrasse sind seit längerem in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Schlieren im Gange. Deshalb hat der Regierungsrat dem im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Umbau der Zürcher- bzw. Badenerstrasse mit getrennter Busspur mit Beschluss vom 25. Mai 2008 zugestimmt und einen entsprechenden Objektkredit bewilligt. Der Baubeginn erfolgt im September 2008. Zudem soll die Bernstrasse zur Aufnahme des aus der Zürcher-/Badenerstrasse verlagerten Verkehrs in einigen Bereichen ausgebaut werden. Im Zentrumsbereich von Schlieren ist eine umfassende Umgestaltung vorgesehen. Eine neue grosse Überbauung, eine Vergrösserung des Stadtparks sowie der Strassenumbau mittels Grosskreisell sind vorgesehen. Die Ausführung des Ausbaus der Bernstrasse und die Umgestaltung des Zentrums sind nach dem Rückbau der Zürcher-/Badenerstrasse ab 2011/2012 vorgesehen.

5. Verkehrsmanagement

Den Einrichtungen für das Verkehrsmanagement kommt im Rahmen der Zielsetzung des Gesamtverkehrskonzepts in Zukunft eine grosse Bedeutung zu. Insbesondere die Steigerung der Gesamtleistungsfähigkeit wie auch die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs werden weitere Ausbauten der Verkehrseinrichtungen bedingen.

Regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich (RL VRZ): Am 1. Februar 2008 hat das Bundesamt für Strassen die Verkehrsmanagementzentrale Schweiz (VMZ-CH) in Emmen (LU) in Betrieb genommen. Die Zentrale soll zukünftig das operative Verkehrsmanagement auf dem gesamten Nationalstrassennetz übernehmen, ist aber derzeit aus technischen Gründen erst in geringem Masse operativ handlungsfähig. So können z. B. die umfangreichen Verkehrsmanagement-Instrumente (VM-Instrumente) des Zürcher Nationalstrassennetzes wegen fehlender Interoperabilität nicht aus der VMZ-CH bedient werden. Das ASTRA hat deshalb mit den Kantonen Regelungen über einen Weiterbetrieb der kantonalen Leitzentralen getroffen. Mit Beschluss vom 16. Juli 2008 hat der Regierungsrat einer Leistungsvereinbarung der Sicherheitsdirektion mit dem ASTRA über die interimistische Weiterführung der bisherigen Tätigkeit der Kantonspolizei im Bereich des Verkehrsmanagements zugestimmt.

Das ASTRA hat in verschiedenen Schreiben an den Regierungsrat bekräftigt, dass es bereit sei, Verkehrsmanagementaufgaben in Räumen mit einer hohen Problemintensität an Regionale Leitzentralen zu delegieren. Auflage ist dabei unter anderem, dass dies für das ASTRA ohne Mehrkosten erfolgen kann, weshalb von einer finanziellen Beteiligung des Kantons ausgegangen werden muss. Weiterhin soll ein integrales Verkehrsmanagement gewährleistet werden können, das die Steuerung der nationalen, kantonalen und kommunalen Netze umfasst. Der Kanton hat dem ASTRA im Oktober 2007 ein Grobkonzept für eine Regionale Leitzentrale im Verkehrsraum Zürich unterbreitet. Die Städte Zürich und Winterthur haben ihre Kooperation schriftlich zugesichert. Eine Trägerschaft wird deshalb voraussichtlich aus dem Kanton Zürich und den Städten Zürich und Winterthur bestehen. Die Kostenfolgen für den Kanton bzw. den Strassenfonds und für die Städte Zürich und Winterthur können derzeit noch nicht abgeschätzt werden, da das Konzept für eine mögliche Aufgabenteilung zwischen Bund, Kanton und Städten noch nicht vorliegt. Es ist dabei davon auszugehen, dass eine Regionale Leitzentrale den operativen Betrieb in- nert drei bis fünf Jahren aufnehmen kann.

Regionale Verkehrssteuerung (RVS): Für die Räume Limmattal, Glattal sowie Winterthur und Umgebung wurden Konzepte zur regionalen Verkehrssteuerung im Rahmen des Integrierten Verkehrsmanagements entwickelt. Ziel der Konzepte ist es, insbesondere in den Agglomerationen Glattal und Limmattal städtische Verkehrssteuerungssysteme zu etablieren, um den derzeitigen Verkehrsbelastungen gerecht zu werden. So werden Verlustzeiten im strassengebundenen öffentlichen Verkehr vermieden und Wartezeiten des motorisierten Individualverkehrs im Siedlungsraum vermindert. Die RVS-Konzepte sind Teil der Agglomerationsprogramme. Nach Aussage des Bundes geniessen diese Massnahmen zur Kapazitätssteigerung im Sinne der Nachhaltigkeit eine besondere Berücksichtigung bei der Verteilung der Mittel aus dem Infrastrukturfonds. Es ist beabsichtigt, die Massnahmen wegen der bereits heute vorhandenen Problemlage in den Räumen möglichst rasch umzusetzen. Die Massnahmen führen zu geschätzten Kosten von etwa 33 Mio. Franken. Bei einer positiven Beurteilung der RVS im Rahmen der Agglomerationsprogramme kann davon ausgegangen werden, dass der Bund zwischen 30 und 50% der Kosten trägt. Diese Gelder stehen für Massnahmen ab 2011 zur Verfügung, weshalb der Kanton vorerst die gesamten Mittel zur Verfügung stellen muss. Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 16. Juli 2008 die Konzepte genehmigt und die Volkswirtschaftsdirektion mit der Ausarbeitung einer Rahmenkreditvorlage an den Kantonsrat beauftragt.

Die im Programm weiter eingestellten Beträge dienen dem allgemeinen technischen Ausbau der Strasseninfrastruktur. Es werden sowohl neue Verkehrssteuerungsanlagen des strassengebundenen Verkehrs installiert als auch bereits bestehende Verkehrsregelungs- und Überwachungsanlagen erneuert und für den Gesamtverkehrsablauf optimiert.

6. Lärmschutz

Im Rahmen der NFA wird der Vollzug des Bundesumweltrechts in Programmvereinbarungen zwischen den Kantonen und dem Bund geregelt. Der Kanton Zürich geht für die Programmperiode 2008–2011 von Investitionen in der Höhe von 44 Mio. Franken (ohne Städte Zürich und Winterthur) aus. Der Bund hat dem Kanton für 2008–2011 einen Beitrag von 6 Mio. Franken zugesichert. Gleichzeitig stellt der Bund in Aussicht, mit der Programmvereinbarung für 2012–2015 zusätzlich 5 Mio. Franken für die Periode 2008–2011 abzugelten, sofern der Kanton Zürich den Bundesanteil vorfinanziert. In erster Linie soll dabei der Einbau von Schallschutzfenstern an Gebäuden mit dem Ziel

vorgenommen werden, die vorhandenen Alarmwertüberschreitungen an Staatsstrassen innerhalb der vom Bund vorgegebenen Frist bis 2018 zu beseitigen. Im Vordergrund stehen die Sanierungsteilprogramme Knonauseramt, Limmattal und Bezirk Horgen mit einem Gesamtsanierungsbedarf von rund 19 Mio. Franken. Die Massnahmen konzentrieren sich in erster Priorität auf zusammenhängende Strecken mit hohen Lärmbelastungen.

Mit Beschluss vom 16. Juli 2008 hat der Regierungsrat zudem beschlossen, auch im Bereich zwischen dem Immissionsgrenzwert (IGW) und dem Alarmwert (AW) Beiträge an Schallschutzfenster an Gebäuden auszurichten. Die Beiträge werden nach der Lärmbelastung abgestuft und betragen je Fenster Fr. 100 oder Fr. 350. Der Bund richtet einen zusätzlichen Beitrag von Fr. 400 pro Fenster aus. Es ist mit Gesamtkosten von rund 120 bis 140 Mio. Franken zu rechnen, wobei diese zu einem grossen Teil durch Einsparungen infolge Verzichts auf den Bau von teureren, aus Gründen des Ortsbildschutzes zudem oft nicht umsetzbaren Lärmschutzwänden kompensiert werden.

C. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm

Die nachfolgende Gesamtübersicht gibt einen Überblick über die Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der Nettoinvestitionsbedarf beträgt 2009 150 Mio. Franken, 2010 130 Mio. Franken und 2011 135 Mio. Franken. Die Vergleichbarkeit mit dem internen Staatsvoranschlag ist durch die in den Tabellen des Anhangs enthaltenen Objektbezeichnungen gewährleistet. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung (gerundete Beträge in Mio. Franken).

Auf den 1. Januar 2009 erfolgt die Umstellung vom Harmonisierten Rechnungsmodell HRM auf IPSAS (International Public Sector Accounting Standards). Damit verbunden ist eine Neubewertung des Verwaltungsvermögens, die allerdings erst zu Beginn des Jahres 2009 endgültig wird. Aufgrund der veränderten Abschreibungsvorschriften, die neu für Strassenbauten eine konstante Abschreibung über die Nutzungsdauer von 40 Jahren vorsehen, wird das Vermögen aufgewertet. Die tieferen Sätze (2,5% linear statt 10% degressiv) führen jedoch zu kleineren jährlichen Abschreibungen. Zudem entfallen die Abschreibungen auf Nationalstrassen, nachdem die Nationalstrassen auf den 1. Januar 2008 an den Bund abgetreten wurden.

Gesamtrechnung

(Beträge in Mio. Fr.)

	2007	2008	2009		2010		2011	
	RG	VA	(VA)	BP ¹	(KEF)	BP	(KEF)	BP
Bruttoinvestitionen								
Nationalstrassen	443	450	(186)	217	(156)	124	(20)	82
Staatsstrassen	47	68	(110)	110	(108)	108	(111)	111
Summe Bruttoinvestitionen	490	518	(296)	327	(264)	232	(131)	192
abzüglich Beiträge Dritter								
Nationalstrassen	-348	-360	(-136)	-163	(-112)	-89	(-14)	-55
Staatsstrassen	-21	-12	(-14)	-14	(-14)	-14	(-2)	-2
Summe Beträge Dritte	-368	-372	(-150)	-177	(-126)	-102	(-16)	-57
Nettoinvestitionen								
Nationalstrassen	95	90	(50)	54	(44)	35	(6)	27
Staatsstrassen	26	56	(96)	96	(94)	94	(108)	108
Summe Nettoinvestitionen	122	146	(146)	150	(138)	130	(115)	135
Fondsbelastungen								
Abschreibungen nach HRM	115 ²	149 ²		-		-		-
Abschreibungen nach IPSAS	56 ³	56 ³		52		54		59

¹ Bauprogramm: Anpassung Nationalstrassen gegenüber Voranschlag / KEF infolge neuerer Budgetwerte gemäss ASTRA

² Inklusive Nationalstrassen

³ Vergleichswerte für die Folgejahre

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Notter

Der Staatsschreiber:
Husi

Anhang**Nationalstrassenbau, Netzvollendung**

(Beträge in Mio. Fr.)

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 2008	Bauprogramm		
			2009	2010	2011
N 20.1.4					
Umfahrung Birmensdorf	1 340	1271	43	24	2
Anschluss Urdorf-Süd bis Anschluss Wettswil					
N 4.1.4					
Verkehrsdreieck Zürich-Süd	359	344	4	3	3
N 3 (Brunau) bis Üetlibergtunnel					
N 4.1.5					
Üetlibergtunnel	1 162	1 128	24	5	1
Brunau bis Anschluss Wettswil					
N 4.1.6					
Anschluss Wettswil bis Knonau	1 028	870	87	42	28
N 4.1.7					
Knonau bis Kantonsgrenze Zug	42	32	9	1	0
NS neu (K 53)					
Oberlandautobahn	1 140	0	1	2	2
Oberuster bis Anschluss Hinwil					
SN 1.4.1 (Netzvollendung)	149	7	47	47	47
Europabrücke bis Letten					
Total Nationalstrassenbau	5 220	3 651	217	124	82

Staatsstrassen (brutto)

(Beträge in Mio. Fr.)

	Rechnung 2007	Geschätzt 2008	Bauprogramm		
			2009	2010	2011
Fahrbahn und Beleuchtung	22	24	28	28	28
davon für Objekte > 3 Mio.	(13)	(7)	(7)	(16)	(19)
Radverkehrsanlagen	6	14	16	16	15
Lärmschutz	1	5	6	11	15
Fussgängeranlagen	2	8	13	10	10
Öffentlicher Verkehr (Strasseninfrastruktur)	1	2	2	2	2
Erneuerung	13	10	26	24	25
Verkehrsmanagement	2	5	19	17	15
Summe	47	68	110	108	111