

4840

Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2012–2014

(vom 28. September 2011)

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. Dabei werden die wesentlichen bzw. verbindlichen planerischen Grundlagen des kantonalen Richtplans, Teil Verkehr, vom 26. März 2007 und des vom Regierungsrat im September 2006 beschlossenen Gesamtverkehrskonzepts berücksichtigt. Das Bauprogramm sieht weiterhin die Verwendung des Kantonsanteils an den Einnahmen des Bundes aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zugunsten des Strassenverkehrs, insbesondere zugunsten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs vor. Die Einnahmen und die (Investitions-)Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im KEF 2012–2015 eingestellt.

Auch dieses Bauprogramm berücksichtigt entsprechend der Bundeszuständigkeit in Bezug auf den Nationalstrassenbau nur die für den Kanton in finanzieller Hinsicht bedeutsamen Vorhaben. Im Rahmen der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes ist dies insbesondere der Umbau der Pfingstweidstrasse (SN 1.4.1 Europa-brücke-Letten). Die Ausgaben für die Fertigstellung der Nationalstrassen werden als ausserordentliche Abschreibungen verbucht.

Im Staatsstrassennetz wird der zunehmenden Bedeutung der Bewirtschaftung der vorhandenen Infrastruktur Rechnung getragen, indem die wesentlichen Massnahmen des Verkehrsmanagements gesondert ausgewiesen werden. Dazu gehören neben den verkehrstechnischen Einrichtungen auf den Staatstrassen auch Anlagen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. Weiter werden dringend benötigte Netzergänzungen für sicherere und schnellere Fahrrad- und Fusswegeverbindungen vorgesehen.

In der Investitionsrechnung waren die Investitionsbeiträge im Rahmen von San10 um 42,4 Mio. Franken zu kürzen. Diese Verminderung konnte erreicht werden, indem die Beitragszahlungen des Kantons an den Bund für die Einhausung Schwamendingen und für die

Überdeckungen bei der Nordumfahrung (Katzensee) gegenüber den Annahmen im letztjährigen Budget und KEF später anfallen werden.

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 Projekteinsparungen, 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.

Mit der laufenden Revision des Strassengesetzes (Vorlage 4674) schlägt der Regierungsrat neue Planungsinstrumente vor. Neu soll der Kantonsrat rund alle vier Jahre über die Grundsätze der Weiterentwicklung, der Nutzung und der Finanzierung der Staatsstrassen und der Strassen mit überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur beschliessen. Auf dieser Grundlage soll der Regierungsrat anstelle des heutigen Bauprogramms alle zwei Jahre die mittelfristige Strassenplanung beschliessen, die analog dem vorliegenden Bauprogramm dem Kantonsrat zur Kenntnis gebracht wird.

B. Strassenbauprogramm für die Jahre 2012–2014 – Berichterstattung

1. Fuss- und Radverkehrsanlagen

Allgemeine Ausgaben für Fussgängeranlagen

An der Praxis zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird festgehalten. Rund 13 Mio. Franken pro Jahr sollen vor allem für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit innerorts eingesetzt werden. Die Massnahmen umfassen Schutzvorrichtungen wie Schutzinseln, bauliche Trennungen, ergänzende Gehwege oder kombinierte Rad-/Gehwegenanlagen zur sicheren Erschliessung von Neubaugebieten und zur Schliessung von Lücken im bestehenden Netz.

Zürichseeweg

Abschnitte Wädenswil Halbinsel Au und Seeplatz bis Giessen sowie Richterswil: Nach Fertigstellung des Teilstücks Wädenswil (Giessen) bis Richterswil (Horn) 2012 können die beiden Abschnitte Halbinsel Au und Seeplatz bis Giessen als weitere Teilstücke am linken Seeufer voraussichtlich 2014/2015 erstellt werden. Neben der reinen Lückenschlies-

sung in diesen Abschnitten des Wegnetzes findet auch eine Renaturierung des Uferbereichs statt.

Uetikon am See; Rotholz bis Langenbaum (Chemie Uetikon): Mit der Verwirklichung dieses Abschnitts voraussichtlich 2015 kann auch auf der rechten Seeseite ein neuer Abschnitt der Bevölkerung zugänglich gemacht werden.

Radwegstrategie

Der Ausbau der Anlagen für nicht motorisierten Zweiradverkehr beruht auf der Radwegstrategie des Regierungsrates (Beschluss vom 19. Juli 2006). Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Schliessung von Radweglücken auf der Grundlage der regionalen Richtpläne und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen. Weiter werden in den nächsten Jahren verschiedene Projekte zur Schliessung von Radweglücken in den Regionen Glatt- und Limmattal im Rahmen der Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich umgesetzt. Auch in den übrigen Regionen des Kantons werden Radweglücken geschlossen.

Unabhängig vom reinen Radwegebau gemäss der Strategie sollen im Rahmen des Veloförderprogramms (Vorlage 4664) Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des nicht motorisierten Verkehrs, zur Verkehrserziehung, zur Planung von entsprechenden Verkehrsanlagen und zur Verbesserung der Information der Velofahrenden ergriffen werden. Diese Massnahmen sollen unter anderem zu einer intensiveren Benützung der Radfahranlagen und damit zu einer Erhöhung von deren volkswirtschaftlichem Nutzen führen. Mit dem hierfür vom Kantonsrat am 1. November 2010 bewilligten Rahmenkredit wird im Amt für Verkehr eine kantonale Koordinationsstelle Veloverkehr eingerichtet. Die entsprechenden Anstellungen werden derzeit vorgenommen, sodass der operative Betrieb dieser Koordinationsstelle Anfang 2012 aufgenommen werden kann.

2. Öffentlicher (Strassen-)Verkehr

Der Strassenfonds finanziert auch Aufwendungen für Strasseninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs wie Busspuren oder Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum. Es ist hierfür von jährlichen Aufwendungen von 2 bis 3 Mio. Franken auszugehen. Zusätzlich ist im Rahmen der RVS-Konzepte (vgl. nachfolgend Ziff. 5.) eine Reihe von Vorhaben für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. Diese sind in der Rechnung unter dem Titel Verkehrsmanagement aufgeführt (vgl. Tabelle II [Staatsstrassen brutto]).

3. Nationalstrassen

3.1 Netzvollendung

Das vorliegende Programm für die Nationalstrassen enthält die voraussichtlichen Kosten der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes (Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960). Das Bauprogramm 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, N 4.1.4 Verkehrsdreieck Zürich-Süd und N 4.1.5 Uetlibergtunnel und N 4.1.6/7 Anschluss Wettswil-Knonau-Kantonsgrenze Zug: Die Anlagen konnten zeitgerecht in Betrieb genommen werden. Die eingestellten Aufwendungen betreffen letzte Fertigstellungsarbeiten sowie die Grundbuchvermessung und Gesamtabrechnung mit entsprechenden Betriebs- und Plandokumentationen.

SN 1.4.1 (Pfungstweidstrasse) Europabrücke-Letten: Die Bauarbeiten verlaufen programmgemäss. Die Inbetriebnahme der neuen Traminie ist im Dezember 2011 vorgesehen. Der Kostenanteil des Kantons Zürich am Nationalstrassenprojekt beträgt 42%. Die Teilprojektänderung Anschluss Turbinenstrasse befindet sich noch im Plangenehmigungsverfahren.

SN 3.4.1 Stadttunnel Letten-Sihlhölzli (Vorinvestition): Im Rahmen des Baus der Durchmesserlinie der SBB werden vom Bund Vorinvestitionen für den Stadttunnel getätigt. Die Vorinvestitionen betragen 7,0 Mio. Franken. Der Kostenanteil des Kantons Zürich beträgt 42%.

3.2 Leistungen des Kantons zugunsten der Nationalstrasse

NS neu (Oberlandautobahn), Oberuster bis Anschluss Hinwil: Derzeit erarbeitet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. In Bezug auf den Kanton Zürich sieht der Bund vor, die Oberlandautobahn vom Brüttiseller Kreuz bis zur Verzweigung Reichenburg sowie der Hirzelverbindung ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Die dem Bund durch die Aufnahme der neuen Netzelemente anfallenden Mehrkosten will er über eine Erhöhung der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) auf Fr. 100 finanzieren (Stellungnahme des Regierungsrates vom 6. Juli 2011, RRB Nr. 868/2011).

Mit dem angepassten Netzbeschluss verfügt der Bund über die Rechtsgrundlage, um das vom Kanton Zürich festgesetzte Projekt zu übernehmen und umzusetzen. Gegen das Projekt sind drei Beschwerden vor dem Bundesgericht hängig.

3.3 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.

N 1.1.1 / N 20.1.1 / N 20.1.2 Kantonsgrenze Aargau–Dreieck Zürich Nord (Ausbau Nordumfahrung Zürich): Der Regierungsrat setzt sich weiterhin für eine rasche Umsetzung des Ausbaus der Nordumfahrung ein. Das Ausführungsprojekt wurde 2009 öffentlich aufgelegt. Die Plangenehmigung durch das UVEK lässt weiterhin auf sich warten. Mit Schreiben vom 22. Juni 2011 wies der Volkswirtschaftsdirektor die Vorsteherin des UVEK auf die Dringlichkeit des Vorhabens hin. Mit Antwort vom 15. Juli 2011 bestätigte diese die hohe Priorität, die das Vorhaben in ihrem Departement genieisse. Der Regierungsrat geht davon aus, dass seitens des UVEK ein Entscheid bis Ende 2011 erwartet werden kann. Mit der Eröffnung der dritten Gubriströhre kann somit frühestens 2018 und mit dem Abschluss der Instandsetzungsarbeiten der bestehenden Tunnelröhren 2021 gerechnet werden. Rechtsmittelverfahren könnten den Baubeginn weiter verzögern. Mit Beschluss vom 21. September 2010 haben die eidgenössischen Räte die für den Sechsspur-Ausbau erforderlichen Mittel bewilligt.

Der Regierungsrat setzt sich zusammen mit den Gemeinden dafür ein, dass die Gesichtspunkte des Umwelt- und Landschaftsschutzes und der Siedlungsverträglichkeit ausreichend berücksichtigt werden. So unterstützt der Kanton im Grundsatz weiterhin das Anliegen der Gemeinde Weiningen für eine Überdeckung der Autobahn im Portalbereich des Gubristunnels. In der Herbstsession 2011 behandelt der Ständerat die Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats, mit welcher der Bundesrat beauftragt werden soll, zusammen mit dem Kanton Zürich und der Standortgemeinde eine Kompromisslösung zu suchen. Der Regierungsrat unterstützt dieses Vorgehen. Ferner hat der Kantonsrat am 23. Mai 2011 den Objektkredit für die Kostenbeteiligung an der Überdeckung der A1 beim Katzenssee bewilligt (Vorlag 4691). Das Referendum wurde nicht ergriffen.

SN 1.1.1 Lärmschutz und Umgestaltung der A1 im Abschnitt Grünuau, Stadt Zürich: Die Bauausführung ist weiterhin von 2012 bis 2014 vorgesehen. 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 entsprechend der anschliessenden Pfingstweidstrasse umgebaut und die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/Std. beschränkt werden.

SN 1.4.4 Schöneich–Aubrugg, Einhausung der Autobahn Schwamendingen: Die öffentliche Planaufgabe ist im Frühjahr 2011 erfolgt, die Bauausführung ist 2013 bis 2017 vorgesehen.

Gegenüber dem ursprünglichen Projekt, das von Kosten von Fr. 205 500 000 ausging, weist das aufgelegte Projekt Mehrkosten auf. Für die Einhausung ist mit Kosten von Fr. 298 000 000 (einschliesslich MWSt) zu rechnen. Die Differenz gegenüber der Kreditvorlage von Fr. 205 500 000 beträgt somit Fr. 92 500 000. Abzüglich Fr. 33 400 000 teuerungsbedingter Mehrkosten (1. Oktober 2004 bis 1. Oktober 2009) ergeben sich tatsächliche Mehrkosten von Fr. 59 100 000. Entsprechend dem bisherigen Kostenteiler entfallen davon Fr. 22 708 000 auf den Kanton Zürich, Fr. 18 012 000 auf die Stadt Zürich und Fr. 51 780 000 auf den Bund. Der Kantonsrat stimmte dem Zusatzkredit (Vorlage 4773) am 19. September 2011 zu. Gegen diesen Beschluss kann kein Referendum ergriffen werden. Am 31. August 2011 hat der Gemeinderat der Stadt Zürich dem entsprechenden Mehrkostenkredit der Stadt zugestimmt.

Die Mehrkosten des Basisprojekts 2010 gegenüber dem Kreditvorlageprojekt von 2004 sind zum einen auf die weitgehend schwierigen, durch die weichen Seeablagerungen bedingten Baugrundverhältnisse zurückzuführen, die massive Pfahlfundationen erfordern. Zudem verlangen die inzwischen erhöhten Anforderungen des Bundes an die Tunnelsicherheit unter anderem Querschnittserweiterungen im Fahrraum. Dies hat einen umfangreicheren Landerwerb im bebauten Gebiet als ursprünglich angenommen zur Folge. Auch wurden die Anforderungen an die technische Ausrüstung wie die Ereignislüftung, die Umweltlüftung und die Ausrüstungen für die Tunnelsicherheit erhöht. Die durch die vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) beschlossene Integration des Schöneichtunnels in das Projekt entstehenden, weitergehenden Mehrkosten gehen vollumfänglich zulasten des Bundes.

4. Staatsstrassen

Auch in der nächsten Berichtsperiode sollen rund 20 Mio. Franken pro Jahr in eine Verbesserung des Kantonsstrassennetzes, insbesondere in den stark verkehrsbelasteten Agglomerationsgebieten, investiert werden. Es werden weiterhin folgende Ziele verfolgt:

- Gezielter Ausbau bzw. Ergänzung des Strassennetzes durch den Bau neuer Strassenverbindungen im Umfeld von schützenswerten Objekten (Siedlungsgebieten, Ortszentren) oder im Zusammenhang mit dem Bau neuer Hochleistungsstrassen (Autobahnzubringer).
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Gestaltung des Strassenraums innerorts durch lokale Fahrplananpassungen in Koordination mit Werkleitungsbauten und/oder baulichen Unterhaltmassnahmen. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden und weiteren Beteiligten, insbesondere hinsichtlich Ausführungsterminen.
- Verbesserung 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 oder -koordinierenden Massnahmen und mit Anlagen für Busbevorzugungen zur Vermeidung von Verlustzeiten durch Staus und zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs.
- Behebung von Unfallschwerpunkten.

Sämtliche Fahrplanbauten sind in der Übersichtstabelle zusammengefasst. Einzelne, bedeutende Vorhaben mit Kosten über 3 Mio. Franken sind im Folgenden gesondert aufgeführt:

Uster-West: Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat am 13. Juli 2011 die Kreditvorlage über 21 Mio. Franken für das überarbeitete Projekt überwiesen. Dieses Projekt umfasst die Überführung der SBB-Linie, die Verlegung der Winterthurerstrasse und die Sperrung der Werrikerstrasse. Damit verbunden sind Aufwertungs- und Vernetzungsmassnahmen der beiden national geschützten Flachmoore Werriker- und Hoperenriet. Die Umweltverträglichkeitsprüfung bestätigt, dass das Vorhaben umweltverträglich verwirklicht werden kann. Die Bahnübergänge Zürichstrasse (Werrikeron) und Winterthurerstrasse bleiben offen. Die Zürichstrasse bleibt eine regional klassierte Achse, die Winterthurerstrasse wird im umfahrenen Abschnitt zur Gemeindestrasse. Der Rahmenkredit aus dem Jahre 1981 für die Sanierung der Strassenkreuzungen mit der SBB-Strecke Wallisellen–Uster wird somit nicht

mehr benötigt und kann abgerechnet und aufgehoben werden. Mit der Projektfestsetzung kann weiterhin Mitte 2012 und mit dem Baubeginn 2013 gerechnet werden.

Autobahnzubringer zur N4 Anschluss Affoltern a. A. auf dem Gemeindegebiet Ottenbach–Obfelden: Der Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat über die Bewilligung eines Objektkredits für den Autobahnzubringer Ottenbach und Obfelden erfolgte mit Beschluss vom 16. März 2011 (Vorlage 4782). Die Kosten sind mit Fr. 65 400 000 (einschliesslich flankierende Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten) veranschlagt. Der Bund hat eine Kostenbeteiligung von 25,8 Mio. Franken in Aussicht gestellt. Die Bauarbeiten können bei einem günstigen Planungsverlauf voraussichtlich 2014 aufgenommen werden. Die Bauzeit beträgt rund drei Jahre.

Grünigen, Verlegung Stedtligasse: Der Kanton hat im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) verschiedene Varianten von Umfahrungen geprüft. Dabei wurde keine verhältnismässige, allen Schutzinteressen gleichermaßen gerecht werdende Umfahrungslösung gefunden. Aufgrund der verschiedenen Stellungnahmen wurden zwei Varianten weiter vertieft, nämlich die sogenannte «Talvariante» und die sogenannte «Brückenvariante». Der Regierungsrat beabsichtigt, den Variantenentscheid Ende 2011 oder Anfang 2012 zu fällen, sodass anschliessend die Projektierung in Angriff genommen werden kann. Die gegenwärtigen Kostenschätzungen gehen je nach Variante von 5 bis 7 Mio. Franken aus. Mit einem Baubeginn kann somit frühestens 2013 gerechnet werden.

Wetzikon, Westtangente: Die geplante Verbindungsstrasse (Westtangente) zwischen der Zürichstrasse und der Pfäffikerstrasse zur Entlastung der Bahnhofstrasse ist im kantonalen Richtplan mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont versehen. Der Abschnitt der Weststrasse zwischen Uster- und Kastellstrasse ist bereits in Betrieb. Der Abschnitt zwischen der Zürich- und der Usterstrasse wird voraussichtlich 2014/2015 umgebaut werden. Dieser Abschnitt wird gemeinsam mit dem Abschnitt zwischen der Kastell- und der Pfäffikerstrasse erstellt werden. Hier ist die Projektierung anzupassen, was zu einer Verzögerung gegenüber der letztjährigen Prognose führt. Sie berücksichtigt neu die Unterführung unter der SBB-Linie und dem Chämpfnerbach. Wegen des Unterführungsbauwerks wird gegenüber der Richtplanvariante mit einer erheblichen Kostensteigerung gerechnet. Die gesamte Westtangente wird für die noch zu erstellenden und anzupassenden Abschnitte Investitionskosten von voraussichtlich rund 45 Mio. Franken verursachen.

Umfahrung Fällanden: Die 2009 und 2010 durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Richtplaneintrag für die Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach ergab als zweckmässigste Lösung eine

Linienführung um Fällanden von der Zürichstrasse über den Kreisel Dübendorferstrasse bis zum Kreisel Schwerzenbachstrasse. Die gewählte Variante lässt eine Weiterführung um Schwerzenbach als längerfristige Option zu. Auf der Grundlage der ZMB wird die Projektierung vorbereitet. Der Gemeinderat Fällanden hat allerdings in der Zwischenzeit frühere Entscheide korrigiert und den Bau der Umfahrung abgelehnt. Der Kanton wird nun bis Ende 2011 einen Entscheid über das weitere Vorgehen fällen. Mit einem Baubeginn kann frühestens 2014 gerechnet werden. Die Kosten werden auf 42 Mio. Franken geschätzt.

Dietikon, Ausbau Mutschellenstrasse: In Umsetzung der zusammen mit dem ASTRA und dem Kanton Aargau durchgeführten Untersuchung zum MIV im Limmattal hat das ASTRA Projektierungsaufträge für den Ausbau der Autobahnanschlüsse erteilt. Entsprechende Projektierungsaufträge hat der Kanton für den Ausbau der Knoten der Mutschellenstrasse mit der Überlandstrasse, der Industriestrasse und der Silberstrasse erteilt. Die Vorhaben sollen in den nächsten drei bis vier Jahren umgesetzt werden. Die Kosten dafür werden heute auf gesamthaft etwa 10 Mio. Franken geschätzt. Diese werden von den Kantonen Zürich und Aargau sowie den Standortgemeinden zu tragen sein. Nach der Projektierung wird der Verteilschlüssel zu ermitteln sein. Weiter ist eine bessere Bewirtschaftung des gesamten Strassennetzes im Zürcher und Aargauer Teil des Limmattals vorgesehen. Hierzu ist eine Vielzahl von Einzelmassnahmen aus den Bereichen Wegweisung, Verkehrssteuerung und Mobilitätsmanagement vorgesehen. Die Massnahmen des RVS-Konzepts Limmattal (vgl. Kap. 5) sind darin berücksichtigt. Die Kosten hierfür belaufen sich voraussichtlich auf knapp 15 Mio. Franken.

Adliswil, Ausbau Zürichstrasse: Wie bereits im letztjährigen Programm beschrieben, sind zwischen dem Nationalstrassenanschluss der A3 Zürich-Wollishofen und dem Zentrum Adliswil erhebliche Neuüberbauungen geplant und zum Teil bereits erstellt. Die Zürichstrasse erhält deshalb eine neue Funktion und wird zu einer städtischen Hauptverkehrsstrasse ausgebaut, um die erheblich grössere Verkehrsbelastung aufnehmen zu können. Insbesondere werden die Knoten neu mit Verkehrssteuerungsanlagen betrieben und im Bereich der Knoten der MIV vom Busverkehr mit je eigenen Fahrspuren getrennt. Die Investitionskosten betragen voraussichtlich 5 Mio. Franken. Das Vorhaben befindet sich derzeit in der Projektierung. Die Erstellung ist bei günstigem Verlauf 2013 geplant.

Schlieren Zentrum, Neugestaltung Verkehrsführung: Die heutige Verkehrsführung im Bereich Zürcher-, Badener- und Ringstrasse genügt nach dem Umbau der Zürcherstrasse und im Hinblick auf die Trasseeführung der Limmattalbahn den Anforderungen nicht mehr.

Für eine bestmögliche Gewährleistung des Verkehrsablaufs und unter Berücksichtigung städtebaulicher Gesichtspunkte wird ein Grossekreisel im Zentrum von Schlieren geplant. Dieser wird voraussichtlich 2014 erstellt. Die Kosten werden gesamthaft auf 12 Mio. Franken geschätzt. Davon betragen die Investitionskosten des Kantons an der Badenerstrasse im Bereich Ringstrasse etwa 3 Mio. Franken.

Pfäffikon Unterführung Tunnelstrasse: Zwischen 2007 und 2009 wurde eine umfassende ZMB zu den Richtplaneinträgen für die Entlastung des Ortszentrums Pfäffikon durchgeführt. Dabei erwies sich die Westtangente Pfäffikon als zweckmässige Lösung, wobei sich für Pfäffikon insgesamt der volle Nutzen nur in Kombination mit dem gleichzeitigen Bau einer Strasse auf dem Richtplantrasse entlang der Bahnlinie entfalten kann. In der Gemeinde findet sich zurzeit allerdings keine Mehrheit für die vorgesehenen Netzergänzungen. Mittels einer Studie zur Verkehrssteuerung wurden zusätzlich verschiedene Möglichkeiten untersucht, um zumindest teilweise Entlastungen im Ortszentrum zu ermöglichen. Als erste Etappe soll daher eine Bahnunterführung an der Tunnelstrasse eine barrierefreie Ortsverbindung im Zentrum ermöglichen, die zusammen mit drei weiteren Knotenanpassungen eine Verflüssigung des Verkehrs der Achsen Wetzikon–Pfäffikon–Uster und Russikon bzw. Hittnau–Pfäffikon–Uster sowie eine Teilverlagerung des Verkehrs aus dem Kernbereich bewirkt. Zu einem späteren Zeitpunkt sind die weiteren Teilvorhaben zur Verwirklichung der Netzergänzungen des Richtplaneintrags vorgesehen. Die Kosten für die erste Etappe werden auf 25 Mio. Franken geschätzt. Mit dem Baubeginn ist 2014 zu rechnen.

5. Verkehrsmanagement

Mit Verkehrsmanagement lässt sich der volkswirtschaftliche Nutzen der vorhandenen Infrastruktur, insbesondere der Verkehrsfläche, ausschöpfen. Die entsprechenden Massnahmen bilden ein wesentliches Instrument bei der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts. Vor allem die Steigerung der Gesamtleistungsfähigkeit wie auch die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs werden indessen weitere Ausbauten der Verkehrseinrichtungen bedingen.

Regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich (RL-VRZ): Am 1. Juli 2011 nahm die RL-VRZ ihren Betrieb auf. Es handelt sich hierbei um eine Trägerschaft gebildet aus dem Kanton und den Städten Zürich und Winterthur. Eine Trägerschaftsvereinbarung regelt dabei die Grundsätze der neuen Zusammenarbeit. Im Namen der Trägerschaft hat der Kanton mit dem ASTRA eine Leistungsvereinbarung über das betriebliche Verkehrsmanagement des Nationalstrassennetzes in die-

sem Raum abgeschlossen. Die Kosten der RL-VRZ für die Wahrnehmung des Verkehrsmanagements auf dem Nationalstrassennetz werden vom Bund abgegolten. Der Betrieb des Strassennetzes wird wie bisher durch die Leitzentralen von Kanton und Städten sichergestellt. Die planerischen Grundlagen (sogenannte «Verkehrsmanagementpläne») sowie die Kommunikationsmittel zwischen den Zentralen und die allgemeine regionale Verkehrsinformation werden in den nächsten Jahren laufend erweitert werden.

Regionale Verkehrssteuerung (RVS): Am 26. April 2010 bewilligte der Kantonsrat einen Rahmenkredit über 60,5 Mio. Franken (Vorlage 4603) für Regionale Verkehrssteuerungen. Eine Stimmrechtsbeschwerde gegen den Beschluss wurde vom Bundesgericht am 9. Dezember 2010 abgewiesen. Innerhalb der Berichtsperiode bis 2014 kann mit der Umsetzung von Massnahmen im Umfang von 30 Mio. Franken ausgegangen werden.

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. Der Bund hat deshalb einen Beitrag von 35% an die Infrastrukturkosten zugesichert.

6. Lärmschutz

Der Bund hat dem Kanton für die 2. Programmperiode 2012–2015 zum Vollzug des Bundesumweltrechts einen Beitrag von 21 Mio. Franken (einschliesslich die Städte Zürich und Winterthur) in Aussicht gestellt. Der Kanton Zürich hat bis Mitte 2011 in allen Gemeinden (ohne die hierfür verantwortlichen Städte Zürich und Winterthur) die Machbarkeitsstudien zu baulichen strassenseitigen Lärmschutzmassnahmen abgeschlossen. Die Studien zeigen, dass in vielen Fällen keine Möglichkeit besteht, an den fraglichen Strassenabschnitten eine Lärmsanierung an der Quelle vorzunehmen. In einzelnen Gemeinden zeigen bereits durchgeführte Detailprojektierungen, dass weitere bauliche Lärmschutzmassnahmen aus Kosten-Nutzen-Überlegungen nicht umsetzbar sind. Deshalb steht der Einbau von Schallschutzfenstern an Gebäuden im Vordergrund. Die Sanierungskosten bei bestehenden Alarmpwertüberschreitungen gehen vollständig zulasten des Anlagehalters.

Der Regierungsrat hat am 16. Juli 2008 beschlossen, auch im Bereich zwischen Immissionsgrenzwert (IGW) und Alarmpwert (AW) Beiträge abgestuft nach Lärmbelastung auszurichten. Im April 2011 hat der Regierungsrat die Baudirektion beauftragt, in den drei weiteren Regionen Eglisau, Mittleres Glattal und Oberland Süd Strassen-

lärmsanierungsprogramme zu beginnen. Die geschätzten Gesamtkosten für diese Regionen belaufen sich auf 29 Mio. Franken in einem Zeitrahmen bis etwa 2016. Für weitere Regionen wird der Regierungsrat voraussichtlich 2012 Sanierungsprogramme beschliessen.

C. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der jährliche Nettoinvestitionsbedarf beträgt 2012 85 Mio. Franken, 2013 96 Mio. Franken und 2014 98 Mio. Franken. Die Vergleichbarkeit mit dem Budget ist durch die in den Tabellen des Anhangs enthaltenen Objektbezeichnungen gewährleistet. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergeben die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung (gerundete Beträge in Mio. Franken).

(Beträge in Mio. Fr.)

	Rechnung 2010	Schätzung 2011	Budget 2012	KEF 2013	KEF 2014
Bruttoausgaben					
Nationalstrassen	110	77	28	15	14
Staatsstrassen	65	83	85	96	98
Summe Bruttoinvestitionen	175	160	113	111	112
abzüglich Beiträge Dritter					
Nationalstrassen	-81	-61	-20	-12	-11
Staatsstrassen	-24	-12	-8	-8	-9
Summe Beiträge Dritter	-105	-73	-28	-20	-20
Nettoausgaben					
Nationalstrassen	13	16	8	3	3
Staatsstrassen	57	71	77	88	89
Summe Nettoinvestitionen	70	87	85	91	92
Fondsbelastungen					
Abschreibungen (einschliesslich ausserordentliche Abschreibungen der Nationalstrassen wegen NFA)	146	53	68	57	59

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:
Gut-Winterberger

Der Staatsschreiber:
Husi

Anhang**Tabelle I (Nationalstrassenbau, Netzvollendung)**

(Beträge in Mio. Fr.)

	Geschätzte Gesamt- kosten	Aufwand bis Ende 2011	Bauprogramm		
			2012	2013	2014
N 20.1.4					
Umfahrung Birmensdorf Urdorf-Süd bis Wettswil	1 344	1 320	7	2	1
N 4.1.4					
Verkehrsdreieck Zürich-Süd Brunau) bis Uetlibergtunnel	369	360	3	0	0
N 4.1.5					
Uetlibergtunnel Brunau bis Wettswil	1 144	1 132	3	1	0
N 4.1.6					
Wettswil bis Knonau	1 048	980	11	13	9
N 4.1.7					
Knonau bis Kantonsgrenze Zug	42	38	1	0	0
SN 1.4.1	138	126	6	0	0
Europabrücke bis Letten					
SN 1.4.2	1 000	7	0	0	0
Stadttunnel Letten bis Irchel					
SN 3.4.1	615	56	1	1	0
Stadttunnel Letten-Sihlhölzli					
NS neu (K 53)					
Oberlandautobahn Oberuster bis Hinwil	1 140	2	2	2	2
Total Nationalstrassenbau	6 840	4 021	34	19	12

Tabelle II (Staatsstrassen brutto)

(Beträge in Mio. Fr.)

	Rechnung	Geschätzt	Bauprogramm		
	2010	2011	2012	2013	2014
Fussgängeranlagen	11	9	10	10	10
Radverkehrsanlagen	11	15	15	15	15
Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strassen- infrastruktur für den öV)	37	38	35	41	42
Verkehrsmanagement	2	10	6	6	6
Lärmschutz	4	11	19	24	25
Summe	65	83	85	96	98