

4730

Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2011–2013

(vom 29. September 2010)

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 Richtplanes, Teil Verkehr, vom 26. März 2007 und des vom Regierungsrat im September 2006 beschlossenen Gesamtverkehrskonzepts berücksichtigt. Das Bauprogramm beachtet die Verwendung der nicht objektbezogenen Mittel des Bundes (vor allem 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 2011–2014 eingestellt.

Auch dieses Bauprogramm berücksichtigt entsprechend der Bundeszuständigkeit in Bezug auf den Nationalstrassenbau nur die für den Kanton in finanzieller Hinsicht bedeutsamen Vorhaben (Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes). Darunter fallen neben Abschlussarbeiten der Westumfahrung/A4 im Knonaueramt, der Umbau der Pflingstweidstrasse (SN 1.4.1 Europabrücke–Letten) sowie Vorinvestitionen für den Stadttunnel im Rahmen der Durchmesserlinie. 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.

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.

Die Umstellung der Rechnungslegungsvorschriften vom Harmonisierten Rechnungsmodell HRM auf IPSAS (International Public Sector Accounting Standards) auf den 1. Januar 2009 führte zu einer erheblichen Aufwertung früherer Investitionen. Aufgrund der veränderten Abschreibungsvorschriften, die für Strassenbauten eine konstante Abschreibung über die Nutzungsdauer von 40 Jahren festsetzen, wurde das Vermögen zunächst aufgewertet. Die tieferen Abschreibungssätze (2,5% linear statt 10% degressiv) führen jedoch, bis die volle Nutzungsdauer in den Abschreibungsberechnungen berücksichtigt wird, zu kleineren jährlichen Abschreibungen.

Das Sanierungsprogramm San10 sieht beim Strassenfonds eine Verminderung der Budgetwerte in der Erfolgsrechnung von insgesamt 25 Mio. Franken in den Jahren 2011–2013 vor. Diese Vorgaben werden in den Budgets von Tiefbauamt und Amt für Verkehr berücksichtigt. Sie führen zu Verminderung der Ausgaben für den Strassenunterhalt, kleinere Beträge entfallen auf Einsparungen beim Personal und bei den Dienstleistungen Dritter. Eine weitere Massnahme sieht vor, dass inskünftig die Kantonspolizei für ihre verkehrsbezogenen Aufgaben mit 16 Mio. Franken jährlich aus dem Strassenfonds entschädigt werden soll. Diese Massnahme, die einer entsprechenden Änderung des Strassengesetzes bedarf, sieht zudem eine Überprüfung dieser verkehrspolizeilichen Aufgaben vor.

In der Investitionsrechnung waren die Investitionsbeiträge im Rahmen von San10 um 42,4 Mio. Franken zu vermindern. 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 verschiedensten 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 und Budgetkürzungen, 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 in der Regel alle vier Jahre über die Grundsätze der Weiterentwicklung, der Nutzung und der Finanzierung der Staatsstrassen sowie 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 Strassenplanung mit einem Zwölf-Jahres-Horizont beschliessen.

B. Strassenbauprogramm für die Jahre 2011–2013 – Berichterstattung

1. Fuss- und Radverkehrsanlagen

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

Zürichseeweg, Wädenswil–Richterswil: Der Baubeginn des Teilstückes des Zürichseewegs zwischen Wädenswil (Giessen) und Richterswil (Horn) erfolgte im August 2010. Mit dem Bau dieses Wegs bis 2012 wird ein neuer Abschnitt des Seeufers zwischen der Stadt Zürich und der Kantonsgrenze Schwyz der Bevölkerung zugänglich gemacht. Neben der reinen Wegverbindung findet eine Renaturierung des Uferbereichs statt.

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 Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere auf Schulwegen. Unabhängig vom reinen Radwegebau gemäss der Strategie sollen im Rahmen des Veloförderprogramms (Vorlage 4664) Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des nicht motorisierten Verkehrs, zur Verkehrsschulung, zur Planung von entsprechenden Verkehrsanlagen und zur Verbesserung der Information der Radfahrenden ergriffen werden. Um die Zusammenarbeit zwischen den Ämtern und Fachstellen des Kantons, aber auch mit den Städten und Gemeinden sowie Dritten zu verbessern, soll die Koordinationsstelle Veloverkehr im Amt für Verkehr geschaffen werden. Diese Massnahmen sollen unter anderem zu einer intensiveren Benützung der Rad-

fahranlagen und damit zu einer Erhöhung von deren volkswirtschaftlichem Nutzen führen.

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.

Strassenbauten und Anpassungen im Zusammenhang mit der Glattalbahn: Mit dem Bau der Glattalbahn wurden umfangreiche Strassen- und Radwegprojekte wie die Verlängerung der Birchstrasse sowie Anpassungen an der Aubruggstrasse und der Thurgauerstrasse in Zürich sowie an der Ringstrasse und der Zürichstrasse in Dübendorf umgesetzt. Die im Rahmenkredit von 97 Mio. Franken für die Strassenbauten vorgesehene Abgeltung für Mehrwerte an die Verkehrsbetriebe Glattal AG ist mittlerweile abgeschlossen.

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 Tramlinie ist im Dezember 2011 vorgesehen. Der Kostenanteil des Kantons Zürich am Nationalstrassenprojekt beträgt 42%. Die Teilprojektänderung Anschluss Turbinenstrasse befindet sich derzeit 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 6,7 Mio. Franken. Der Kostenanteil des Kantons Zürich beträgt 42%.

3.2 Leistungen des Kantons zugunsten der Nationalstrasse

NS neu (Oberlandautobahn), Oberuster bis Anschluss Hinwil: Der Bundesrat unterbreitete den Kantonen im Juli 2008 den Entwurf für einen Bundesbeschluss zur Anpassung des Nationalstrassennetzes zur Vernehmlassung. Darin sah er in Bezug auf den Kanton Zürich die Aufnahme der Oberlandautobahn vom Brüttseller Kreuz bis zur Verzweigung Reichenburg sowie der Hirzelverbindung ins Nationalstrassennetz vor. Der Vorschlag des Bundes scheiterte in den meisten Kantonen an der Frage der Finanzierung der neuen Netzelemente. Derzeit befinden sich neue Finanzierungsvorschläge in der Anhörung bei den Kantonen, die alle auf einen zwischen der Bundesverwaltung und den Kantonen (BPUK FDK) ausgearbeiteten Kompromissvorschlag zurückgehen. Dieser sieht für die dem Bund für Betrieb und Unterhalt der neuen Abschnitte anfallenden Kosten eine Kompensation bei den Globalbeiträgen an Hauptstrassen, den nicht werkgebundenen Beiträgen und den Beiträgen an Hauptstrassen aus dem Infrastrukturfonds vor.

Die Aufnahme der Oberlandautobahn in das Nationalstrassennetz sowie deren Ausbau zwischen Uster Ost und dem Kreisel Betzholz setzen voraus, dass auf Bundesebene eine mehrheitsfähige Finanzierungslösung gefunden werden kann. Erst mit dem so angepassten Netzbeschluss verfügt der Bund über die Rechtsgrundlage, um das vom Kanton Zürich festgesetzte Projekt zu übernehmen. Gegen das im März 2008 vom Regierungsrat festgesetzte Projekt sind sechs Beschwerden vor dem Verwaltungsgericht hängig.

Am 27. Januar 2010 beschloss der Bundesrat, dass er das vorliegende Projekt im Rahmen einer allfälligen Anpassung des Nationalstrassennetzes trotz leichter Abweichungen zu seinen bestehenden Standards unverändert übernehmen wird, sofern dessen Festsetzung bis dahin rechtskräftig ist.

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 vordringliche Umsetzung des Ausbaus der Nordumfahrung ein. Das Ausführungsprojekt wurde 2009 öffentlich aufgelegt. Nach der Behandlung der Einsprachen kann mit der Plangenehmigung durch das UVEK im Frühjahr 2011 gerechnet werden. Das aufwendige Einspracheverfahren führte zu einer Verzögerung gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan des Bundes. Mit der Eröffnung der dritten Gubriströhre kann 2017 und mit dem Abschluss der Instandsetzungsarbeiten der bestehenden Tunnelröhren 2019 gerechnet werden. Rechtsmittelverfahren könnten den Baubeginn weiter verzögern. Die Freigabe der für den Ausbau erforderlichen Mittel ist derzeit Gegenstand der Beratung in den eidgenössischen Räten.

Der Regierungsrat setzt sich zusammen mit den Gemeinden dafür ein, dass die Gesichtspunkte des Umwelt- und Landschaftsschutzes sowie der Siedlungsverträglichkeit ausreichend berücksichtigt werden. So unterstützt der Kanton weiterhin das Anliegen der Gemeinde Weiningen für eine Überdeckung der Autobahn im Bereich des Westportals des Gurbristtunnels. Ferner hat er dem Kantonsrat beantragt, einen Kredit für einen Beitrag an die Überdeckung Katzensee zu bewilligen (Vorlage 4691).

SN 1.1.1 Lärmschutz und Umgestaltung der A1 im Abschnitt Grünau, 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/h beschränkt werden.

N 4.2.1 Flurlingen bis Oerlingen: Die Bauarbeiten für den vierstreifigen Ausbau mit Mitteltrennung (Miniautobahn) schreiten plangemäss voran. Die Inbetriebnahme ist am 22. Oktober 2010 vorgesehen.

SN 1.4.4 Schöneich–Aubrugg, Einhausung der Autobahn Schwamendingen: Auf den 1. Januar 2010 übernahm das ASTRA, Filiale Winterthur, die Projektleitung. Aufgrund von neuen ASTRA-Richtlinien zur Tunnelsicherheit muss der gesamte bestehende Schöneichtunnel in das Einhausungsprojekt integriert und entsprechend den neuen techni-

schen Standards ertüchtigt werden. Aus diesem Grund ergeben sich umfangreiche Projekterweiterungen. Die öffentliche Planaufgabe ist im Frühjahr 2011 vorgesehen, die Bauausführung von 2013 bis 2017.

Der Bund, der Kanton Zürich und die Stadt Zürich haben bisher gemeinsam Fr. 205 500 000 einschliesslich MWSt für das Vorhaben gesprochen: Der Bund Fr. 115 100 000 (56%), der Kanton Fr. 50 600 000 (24,6%) und die Stadt Zürich Fr. 39 800 000 (19,4%). Den angenommenen Kosten lag ein Kreditvorlageprojekt (Kostenstand 1. Juli 2004) zugrunde.

Die im Zeitraum nach diesen Kreditbeschlüssen erfolgte Projektierung hat ergeben, dass mit Mehrkosten zu rechnen ist. Aufgrund des 2007 und 2008 ausgearbeiteten Ausführungsprojektes für die Einhausung ist nun mit Kosten von rund 300 Mio. Franken zu rechnen. Die Differenz gegenüber der Kreditvorlage von Fr. 205 500 000 ist zu einem Teil teuerungsbedingt. Die tatsächlichen Mehrkosten des Basisprojekts 2010 sind zum einen auf die weitgehend schwierigen, durch die weichen Seeablagerungen bedingten Baugrundverhältnisse zurückzuführen, die umfangreiche Pfahlfundationen erfordern. Zum anderen verlangen die inzwischen erhöhten Anforderungen des Bundes an die Tunnelsicherheit und Querschnittserweiterungen im Fahrraum, was einen umfangreicheren Landerwerb im bebauten Gebiet zur Folge hat als ursprünglich angenommen. Auch wurden die Anforderungen an die technische Ausrüstung wie die Ereignislüftung, die Umweltlüftung und die Ausrüstungen für die Tunnelsicherheit erhöht.

Der Regierungsrat wird voraussichtlich im Herbst 2010 dem Kantonsrat eine entsprechende Vorlage für einen Zusatzkredit unterbreiten können. Die durch die vom ASTRA beschlossene Integration des Schöneichtunnels in das Projekt entstehenden, weitergehenden Mehrkosten gehen vollumfänglich zulasten des Bundes.

4. Staatsstrassen

Weiterhin sollen rund 20 Mio. Franken pro Jahr in eine Verbesserung des Kantonsstrassennetzes, insbesondere in den stark verkehrsbelasteten Agglomerationsgebieten investiert werden. Es werden weiterhin die folgenden Ziele verfolgt:

- Optimierung der Verkehrsverhältnisse und Gestaltung des Strassenraums innerorts durch lokale Fahrbahnanpassungen im Zusammenhang mit Werkleitungsbauten und/oder baulichen Unterhaltmassnahmen. 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 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.

Die Raumsicherung für bestehende und geplante Staatstrassen erfolgt mit Baulinien. Mit Beschluss Nr. 39/2010 hat der Regierungsrat dem Konzept für die vollständige Überarbeitung der Baulinien an Staatsstrassen zugestimmt und für die Erfassung und Aktualisierung der Baulinien einen Kredit von Fr. 3 800 000 bewilligt. Die Baulinien an den Staatsstrassen im Kanton Zürich sind zu einem grossen Teil veraltet. Die Dimensionierung entspricht häufig nicht mehr dem heutigen Strassenverlauf und den heutigen Bedürfnissen und Anforderungen. Der Beschluss des Regierungsrates sieht vor, sämtliche Verkehrsbaulinien an Staatsstrassen zu überarbeiten und nach den heutigen Ausbauanforderungen an Staatsstrassen festzulegen. Weiter muss die Aktualität der Baulinien in der amtlichen Vermessung und im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen sichergestellt werden. Die Bearbeitung der Baulinien erfolgt nach Gemeinden. In 21 Gemeinden sind die Baulinien festgesetzt und teilweise bereits in Rechtskraft erwachsen. Weitere 57 Gemeinden sind in Bearbeitung. Es ist vorgesehen, die Revision bis spätestens 2015 abzuschliessen.

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

Uster-West: Nach dem Rückzug der Vorlage 4512 durch den Regierungsrat befindet sich das Projekt in Überarbeitung. Das neue Projekt wird voraussichtlich die Überführung der SBB-Linie, die Verlegung der Winterthurerstrasse und die Sperrung der Werrikerstrasse umfassen und nicht mehr über den Rahmenkredit von 1981 für die Sanierung von Strassenkreuzungen mit der SBB-Strecke Wallisellen–Uster, sondern über einen eigenen Kredit finanziert werden. Der Regierungsrat wird diese neue Vorlage voraussichtlich im ersten Quartal 2011 zuhanden des Kantonsrates verabschieden können. Nach dem Kreditabschluss kann der Rahmenkredit aus dem Jahre 1981 abgerechnet und aufgehoben werden. Mit der Projektfestsetzung kann Mitte 2012 gerechnet werden. Der Baubeginn ist namentlich vom Verlauf allfälliger Rechtsmittelverfahren abhängig. Für das neue Vorhaben «Uster West» werden Kosten von rund 21 Mio. Franken veranschlagt.

Autobahnzubringer zur N4 Anschluss Affoltern a. A. auf dem Gemeindegebiet Ottenbach–Obfelden: Das Kreditvorlageprojekt für den Autobahnzubringer Ottenbach und Obfelden liegt entsprechend dem Regierungsratsbeschluss vom 5. Dezember 2007 vor. Die Kosten sind mit Fr. 62 400 000 (einschliesslich flankierende Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten) veranschlagt. Der Bund hat eine Kostenbeteiligung von 25 Mio. Franken im Grundsatz bestätigt. Betreffend die restlichen Kosten wird der Regierungsrat voraussichtlich im Herbst 2010 über eine Kreditvorlage an den Kantonsrat befinden können. Die Bauarbeiten werden bei günstigem weiterem Planungsverlauf voraussichtlich im Jahr 2013 aufgenommen. 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, den verschiedenen Schutzinteressen gerecht werdende Umfahrungslösung gefunden. Hingegen erweist sich ein Lastwagenfahrverbot als eine kostengünstige und rasch umsetzbare Möglichkeit, den historischen Ortskern zu entlasten. Ab 2011 wird an Ort und Stelle ein umfangreicher Testbetrieb über zwei Jahre mit Wirkungskontrolle durchgeführt. Parallel wird weiter eine bauliche und bewilligungsfähige Umfahrungslösung im Bereich des Ortskerns gesucht.

Wetzikon, Westtangente: Die geplante neue Verbindungsstrasse (Westtangente) zwischen der Zürichstrasse und der Pfäffikerstrasse zur Entlastung der Bahnhofstrasse ist im kantonalen Richtplan mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont versehen. Sie besitzt eine wichtige Funktion als Zubringer zur geplanten Oberlandautobahn. Der Abschnitt Weststrasse zwischen Zürich- und Usterstrasse wird 2012/2013 im Rahmen von ohnehin anstehenden Sanierungsarbeiten umgebaut. Der weitere Abschnitt der Weststrasse zwischen Uster- bis Motorenstrasse ist bereits erstellt worden. Der Abschnitt Industriestrasse zwischen Motoren- und Kastellstrasse ist ebenfalls bereits für die neue Funktion umgebaut worden. Der letzte Abschnitt zwischen der Kastell- und der Pfäffikerstrasse ist noch zu erstellen. Die Projektierung berücksichtigt die heutigen Sicherheitsstandards sowie die schwierigen Umwelt- und Grundwasserhältnisse, sodass die bisherigen Planungen durch eine Unterführung unter der SBB-Linie und dem Chämptnerbach ergänzt werden mussten. Wegen des Unterführungsbauwerks muss gegenüber der Richtplanvariante mit einer erheblichen Kostensteigerung gerechnet werden. Der Bau dieses letzten Abschnitts ist 2014 und 2015 vorgesehen. Die gesamte Westtangente wird somit bis zur Fertigstellung voraussichtlich 45 bis 50 Mio. Franken kosten.

Umfahrung Fällanden: 2009 und 2010 wurde eine Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Richtplaneintrag für die Umfahrung Fällanden–

Schwerzenbach durchgeführt. Dabei ergab sich als zweckmässigste Lösung eine Linienführung um Fällanden von der Zürichstrasse über den Kreisel Dübendorferstrasse bis zur Schwerzenbachstrasse, die in zwei Etappen bis und ab Dübendorferstrasse erstellt werden kann. Die gewählte Variante lässt eine Weiterführung um Schwerzenbach als längerfristige Option zu. Auf der Grundlage der ZMB wird nun die Projektierung vorangetrieben, wobei vorab die genaue Lage des Anschlusses an die Schwerzenbachstrasse festgelegt werden muss. Mit einem Baubeginn ist frühestens 2013 zu rechnen. Die Kosten werden auf 42 Mio. Franken geschätzt.

Sihltalstrasse, Umgestaltung von der Kantonsgrenze Zug bis zur Stadtgrenze Zürich: Die Entlastung der Sihltalstrasse durch die neuen Nationalstrassen sollte mit der Verschmälerung der Fahrbahn und der Errichtung eines durchgehenden Rad- und Skatingwegs nachhaltig gesichert werden. Die Ausgaben für das Vorhaben wurden im Rahmen der Haushaltsdebatte 2009 durch den Kantonsrat ersatzlos gestrichen. Zur Behebung der Sicherheitsrisiken, die aufgrund der Minderbelastung in Kombination mit dem Ausbaquerschnitt entstanden sind, werden nun einzelne Anpassungen projektiert.

Dietikon, Ausbau Mutschellenstrasse: Der Kanton Zürich hat gemeinsam mit dem Kanton Aargau und dem Bundesamt für Strassen eine Untersuchung zur Entwicklung des MIV im Limmattal durchgeführt, um auch bei der Strasseninfrastruktur auf die Siedlungsentwicklung reagieren zu können. In erster Linie sieht die Studie einen Ausbau der Autobahnanschlüsse durch den Bund und einen Ausbau der Knoten der Mutschellenstrasse durch den Kanton Zürich vor. Es handelt sich im Wesentlichen um die drei Knoten mit der Überlandstrasse, der Industriestrasse und der Silberstrasse. Es ist geplant, die Vorhaben in den nächsten zwei Jahren zur Baureife zu führen. Die Kosten dafür werden heute auf gesamthaft etwa 10 Mio. Franken geschätzt. Nach der Projektierung lassen sich Aussagen über eine Aufteilung der Kosten zwischen dem Kanton Zürich und der Stadt Dietikon, der Gemeinde Spreitenbach bzw. dem Kanton Aargau machen. 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. Kapitel 5) sind darin berücksichtigt. Die Kosten hierfür belaufen sich voraussichtlich auf knapp 15 Mio. Franken.

Adliswil, Ausbau Zürichstrasse: Zwischen dem Nationalstrassenanschluss der A3 Zürich–Wollishofen und dem Zentrum Adliswil sind erhebliche Neuüberbauungen geplant und wird zum Teil bereits ge-

baut. 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. Die Umsetzung ist bei günstigem Verlauf im Jahr 2013 geplant.

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): Im Rahmen der Umsetzung der NFA baut das ASTRA eine nationale Verkehrsmanagement-Zentrale (VMZ-CH) in Emmen auf. Diese Zentrale wird inskünftig das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen wahrnehmen. Für Regionen mit hoher Problemintensität sieht das ASTRA vor, unter gewissen Auflagen das operative Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen an regionale Leitzentralen (RL) zu delegieren. Gemeinsam mit den Städten Zürich und Winterthur will der Kanton diese Aufgabe vom Bund auf der Grundlage einer Leistungsvereinbarung übernehmen. Dazu und zur Erfüllung der allgemeinen Verkehrsmanagementaufgaben auf den Staatsstrassen baut der Kanton mit den Städten Zürich und Winterthur die Regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich (RL-VRZ) auf. Die RL-VRZ dient unter anderem der Erfüllung der bundesrechtlichen Vorgaben im Bereich des Verkehrsmanagements, wie z. B. der Erarbeitung von Verkehrsmanagementplänen auf den vom Bund bezeichneten Strecken. Die RL-VRZ wird ihre Aufgaben im Wesentlichen mit der heute bestehenden Infrastruktur erfüllen. Ihr Aktionsraum umfasst das Strassennetz im Kanton Zürich einschliesslich der Städte Zürich und Winterthur sowie der vom Bund diesbezüglich delegierten Nationalstrassen im Bereich Zürich und Winterthur. Der Kanton und die beiden genannten Städte werden zur Regelung der Grundsätze ihrer Zusammenarbeit eine Trägerschaftsvereinbarung ausarbeiten. Die Kosten der RL-VRZ für den Betrieb des Verkehrsmanagements auf

dem Nationalstrassennetz werden vom Bund abgegolten, die meisten Kosten gehen zulasten der Projektträger. Die RL-VRZ soll am 1. Juli 2011 in Betrieb gehen.

Regionale Verkehrssteuerung (RVS): Am 26. April 2010 bewilligte der Kantonsrat einen Rahmenkredit über 60,5 Mio. Franken (Vorlage 4603) für Regionale Verkehrssteuerungen. Die Referendumsfrist ist am 6. Juli 2010 unbenutzt abgelaufen. Allerdings ist eine Stimmrechtsbeschwerde gegen den Beschluss beim Bundesgericht hängig. Bei Abweisung der Beschwerde können 2011 die ersten Massnahmen projektiert und kleinere Vorhaben direkt umgesetzt werden. Innerhalb der Berichtsperiode bis 2013 kann mit einer Umsetzung von Massnahmen im Umfang von 25 Mio. Franken ausgegangen werden.

Die RVS-Konzepte sind Teil der Agglomerationsprogramme. Nach Aussage des Bundes geniessen diese Massnahmen zur Kapazitätsoptimierung im Sinne der Nachhaltigkeit eine besondere Berücksichtigung bei der Verteilung der Mittel aus dem Infrastrukturfonds. Der Bund hat dem Kanton eine Kostenbeteiligung von 35% in Aussicht gestellt; die entsprechende Botschaft ist Gegenstand der parlamentarischen Beratung beim Bund. Mit diesen Beiträgen kann für die RVS-Massnahmen voraussichtlich ab 2011 gerechnet werden.

6. Lärmschutz

Der Bund hat dem Kanton bereits für die 1. Programmperiode zum Vollzug des Bundesumweltrechts von 2008–2011 einen Beitrag von 6 Mio. Franken zugesichert und stellt in Aussicht, mit der Programmvereinbarung für die Jahre 2012–2015 zusätzlich 5 Mio. Franken für die Periode 2008–2011 abzugelten, wenn der Kanton Zürich den Bundesanteil vorfinanziert. Der Kanton Zürich führt hierzu Machbarkeitsstudien zu baulichen strassenseitigen Lärmschutzmassnahmen durch. Die Studien werden bis Mitte 2011 für alle Gemeinden (ohne die hierfür selber verantwortlichen Städte Zürich und Winterthur) erstellt sein. Bisherige Erkenntnisse zeigen, dass in vielen Fällen keine Möglichkeit besteht, an den fraglichen Strassenabschnitten eine Lärmsanierung an der Quelle vorzunehmen. Deshalb steht der Einbau von Schallschutzfenstern an Gebäuden im Vordergrund. Die Sanierungskosten bei bestehenden Alarmpwertüberschreitungen gehen vollständig zulasten des Anlagehalters.

Der Regierungsrat hat zudem am 16. Juli 2008 beschlossen, auch im Bereich zwischen Immissionsgrenzwert (IGW) und Alarmpwert (AW) Beiträge abgestuft nach Lärmbelastung auszurichten. Im Januar 2010 hat der Regierungsrat die Baudirektion beauftragt, in den drei weite-

ren Regionen Irchel, nördliches rechtes Seeufer und nördliches Oberland Strassenlärmsanierungsprogramme zu beginnen. Die geschätzten Gesamtkosten für diese Regionen belaufen sich auf 21 Mio. Franken in einem Zeitrahmen bis etwa 2015. Für weitere Regionen sollen dem Regierungsrat 2011 Sanierungsprogramme zum Beschluss vorgelegt werden.

C. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der jährliche Nettoinvestitionsbedarf beträgt 2011 88 Mio. Franken, 2012 90 Mio. Franken und 2013 96 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 ergibt die nachstehend dargestellte Gesamtrechnung (gerundete Beträge in Mio. Franken). Dabei ist nochmals ausdrücklich auf die durch die Einführung von IPSAS bewirkte Aufwertung des Verwaltungsvermögens hinzuweisen, die keine reale Vermögensbildung darstellt.

Tabelle Gesamtrechnung

(Beträge in Mio. Fr.)

	Rechnung 2009	Schätzung 2010	VA 2011	KEF 2012	KEF 2013
Bruttoausgaben					
Nationalstrassen	196	132	77	26	12
Staatsstrassen	61	100	83	97	100
Summe Bruttoinvestitionen	257	232	160	123	112
abzüglich Beiträge Dritter					
Nationalstrassen	-146	-106	-61	-21	-10
Staatsstrassen	-10	-20	-11	-12	-6
Summe Beiträge Dritter	-156	-126	-72	-33	-16
Nettoausgaben					
Nationalstrassen	50	26	16	5	2
Staatsstrassen	51	80	72	85	94
Summe Nettoinvestitionen	101	106	88	90	96
Fondsbelastungen					
Abschreibungen (einschliesslich ausserordentliche Abschreibungen der Nationalstrassen wegen NFA)	84	64	53	46	46

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
HollensteinDer Staatsschreiber:
Husi

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

(Beträge in Mio. Fr.)

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 2010	Bauprogramm		
			2011	2012	2013
N 20.1.4					
Umfahrung Birmensdorf	1 344	1 301	22	6	1
Anschluss Urdorf-Süd bis Anschluss Wettswil					
N 4.1.4					
Verkehrsdreieck Zürich-Süd	369	361	5	1	0
N 3 (Brunau) bis Uetlibergtunnel					
N 4.1.5					
Uetlibergtunnel	1 150	1 126	6	3	0
Brunau bis Anschluss Wettswil					
N 4.1.6					
Anschluss Wettswil bis Knonau	1 048	975	17	6	11
N 4.1.7					
Knonau bis Kantonsgrenze Zug	43	40	1	0	0
NS neu (K 53)					
Oberlandautobahn	1 140	2	2	2	0
Oberuster bis Anschluss Hinwil					
SN 1.4.1					
Europabrücke bis Letten	139	105	24	8	0
SN 3.4.1					
Stadttunnel Letten-Sihlhölzli	1 000	6	0	0	0
Total Nationalstrassenbau	6 233	3 916	77	26	12

Tabelle II (Staatsstrassen brutto)

(Beträge in Mio. Fr.)

	Rechnung	Geschätzt	Bauprogramm		
	2009	2010	2011	2012	2013
Fussgängeranlagen	5	13	9	9	8
Radverkehrsanlagen	6	17	15	15	15
Öffentlicher Verkehr (Strasseninfrastruktur)	4	2	2	2	2
Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung)	35	49	36	38	40
Verkehrsmanagement	9	10	10	10	10
Lärmschutz	2	9	11	23	25
Summe	61	100	83	97	100