

4632

Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2010–2012

(vom 16. September 2009)

A. Anlass, Umfeld und Inhalt

Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat gemäss § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) jährlich Bericht über das Bauprogramm auf den Staatsstrassen der nächsten drei Jahre. Dabei werden die Vorgaben des kantonalen Richtplanes, Teil Verkehr, vom 26. März 2007 und des vom Regierungsrat im September 2006 beschlossenen Gesamtverkehrskonzepts 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 2010–2013 eingestellt.

Aufgrund der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) werden nur die für den Kanton in finanzieller Hinsicht bedeutsamen Nationalstrassenvorhaben berücksichtigt. Allerdings hat der Kanton Zürich noch nach dem alten Kostenverteilschlüssel die Vorhaben mitzufinanzieren, die zur Kategorie «Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes» gehören. Es sind dies folgende:

- N 20.1.4 Umfahrung Birmensdorf (in Betrieb seit 4. Mai 2009)
- N 4.1.4 Verkehrsdreieck Zürich-Süd (in Betrieb seit 4. Mai 2009)
- N 4.1.5 Uetlibergtunnel (in Betrieb seit 4. Mai 2009)
- N 4.1.6/7 Anschluss Wettswil–Knonau–Kantonsgrenze Zug (Inbetriebnahme 13. November 2009)
- SN 1.4.1 Europabrücke–Letten: Umbau Pfingstweidstrasse / Tram Zürich-West (Inbetriebnahme voraussichtlich Dezember 2011)

Bei den bereits in Betrieb genommenen Elementen stehen noch einzelne Abschlussarbeiten an, weshalb sie auch für die Periode des vorliegenden Bauprogramms kostenwirksam sind.

Der zunehmenden Bedeutung der Bewirtschaftung der vorhandenen Infrastruktur wird 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.

Mit Beschluss vom 17. Dezember 2008 hat der Regierungsrat vom Bericht zur Senkung der Standards im Tiefbau Kenntnis genommen und den Leitfaden für die Projektierung genehmigt. Gleichzeitig wurden die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion beauftragt, die neuen Standards umzusetzen. Ziel ist es, den Ausbaustandard der Staatsstrassen konsequent auf das Nötige zu beschränken. Dies bedeutet auch, dass inskünftig auf bauliche Elemente verzichtet wird, die für den Betrieb der Strasse nicht erforderlich oder von ungenügendem Nutzen sind. Verlangen Gemeinden oder Dritte den Bau solcher Elemente und sind sie bereit, die entsprechenden Kosten zu übernehmen, ist eine Verwirklichung dennoch möglich, sofern Strassenbetrieb und Sicherheit nicht dagegensprechen. Der Regierungsrat rechnet mit einem Einsparungspotenzial bei den Strassenbaukosten von höchstens 8%. Anfang 2009 wurden die kantonalen Projektleiter geschult. Im Juni 2009 wurden die Gemeinden anlässlich der erstmals vom Amt für Verkehr, dem Tiefbauamt und der Kantonspolizei durchgeführten Gemeindeformationsveranstaltungen orientiert.

Auf den 1. Januar 2009 erfolgte die Umstellung vom bisher verwendeten Harmonisierten Rechnungsmodell HRM auf IPSAS (International Public Sector Accounting Standards). Damit erfolgte eine Neubewertung des Verwaltungsvermögens. Aufgrund der veränderten Abschreibungsvorschriften, die für Strassenbauten eine konstante Abschreibung über die Nutzungsdauer von 40 Jahren festsetzen, 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 entschädigungslos an den Bund abgetreten wurden. Dies gilt auch für die Vorhaben der Netzferfertigung, die nach Inbetriebnahme an den Bund übergehen.

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 beispielsweise Rechtsmittelverfahren sowie damit verbundene Projektanpassungen, die Koordination der Vorhaben mit anderen

Bauträgern wie Gemeinden, Werken oder privaten Anstössern, Sparmassnahmen, Schwierigkeiten beim Landerwerb und 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 Angleichung der Berichterstattung und der Steuerungs- bzw. Entscheidungsprozesse der Verkehrsfinanzierung des öffentlichen Verkehrs 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 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. Für die dafür erforderlichen Anpassungen des Strassengesetzes fand im 2. Quartal 2009 eine Vernehmlassung statt. Nach Auswertung der Ergebnisse der Vernehmlassung wird der Regierungsrat die Gesetzesvorlage dem Kantonsrat voraussichtlich anfangs 2010 vorlegen können.

B. Strassenbauprogramm für die Jahre 2010–2012

1. Fuss- und Radverkehrsanlagen

Allgemeine Ausgaben für Fussgängeranlagen: Die vorgesehenen finanziellen Mittel von insgesamt 13 Mio. Franken pro Jahr 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 erfolgen. Der Kantonsrat hat dafür am 26. Mai 2008 einen Kredit von 6,3 Mio. Franken bewilligt. Die beiden Gemeinden hatten bereits früher einem Kostenbeitrag von insgesamt 1,2 Mio. Franken zugestimmt. Im August 2008 wurde das Planaufträge-

verfahren abgeschlossen. Die Projektfestsetzung durch den Regierungsrat ist am 16. September 2009 erfolgt, womit ein Baubeginn frühestens Anfang 2010 erfolgen kann.

Radwegstrategie: Der Ausbau der Anlagen für nicht motorisierten Zweiradverkehr beruht auf der Radwegstrategie, die vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 1080/2006 verabschiedet wurde. Grundlagen sind die regionalen Verkehrsrichtpläne. Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Schliessung von Radweglücken und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen.

2. Öffentlicher (Strassen-)Verkehr

Gemäss RRB Nr. 117/2006 werden Aufwendungen für Strasseninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs wie zum Beispiel Busspuren oder Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs über den Strassenfonds finanziert. Unter Berücksichtigung der kurzen Erfahrungsdauer und der sich daraus ergebenden Unsicherheit ist hierfür mit jährlichen Ausgaben von rund 4 Mio. Franken zu rechnen. Es ist darauf hinzuweisen, dass weitere Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in den Konzepten für die Regionale Verkehrssteuerung (RVS; Verkehrsmanagement) enthalten sind (nachfolgend 5.)

Strassenbauten und Anpassungen im Zusammenhang mit der Glattalbahn: Am 9. Februar 2003 stimmten die kantonalen Stimmberechtigten einem Rahmenkredit von 97 Mio. Franken für die Strassenbauten und anderweitige Anpassungen des Strassennetzes im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn zu. Der Kredit umfasst folgende Strassen- und Radwegprojekte, die baulich bereits ausgeführt sind: Verlängerte Birchstrasse, Ringstrasse, Zürichstrasse/Sonnental, Aubruggstrasse, Anpassungen Thurgauerstrasse.

Neben den Strassenbauten enthält der Kredit auch Abgeltungen an die Verkehrsbetriebe Glattal AG für Mehrwerte, die durch die Glattalbahn am Strassennetz geschaffen werden. Diese Mehrwertabgeltung wird erst 2010 nach Fertigstellung der Glattalbahn abgeschlossen. Es kann davon ausgegangen werden, dass der zur Verfügung stehende Rahmenkredit von 97 Mio. Franken nicht ausgeschöpft wird.

3. Nationalstrassen

3.1 Netzvollendung

Das vorliegende Dreijahresprogramm für die Nationalstrassen enthält nur noch die geschätzten Kosten der Neubauten der Netzvollendung. Das Bauprogramm berücksichtigt das vom Bundesrat am 2. Juli 2003 beschlossene 7. langfristige Bauprogramm für den Nationalstrassenbau im Kanton Zürich. Die für die nächsten drei Jahre 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: Die Anlagen konnten zeitgerecht auf die Eröffnung des Uetlibergtunnels am 4. Mai 2009 in Betrieb genommen werden. Die noch zu verrichtenden Bauarbeiten beziehen sich in allen drei Bereichen auf den Abbruch der Installationsplätze sowie die Reaktivierungsarbeiten.

N 4.1.6/7 Anschluss Wettswil–Knonau–Kantonsgrenze Zug: Die Bauarbeiten am Islisbergtunnel laufen gemäss Terminprogramm. Es erfolgen noch Abschlussarbeiten zum Belagseinbau und den Leiteinrichtungen sowie zur Signalisation und den elektromechanischen Anlagen. Nach einer intensiven Testphase wird der Abschnitt gemäss Terminprogramm am 13. November 2009 in Betrieb genommen.

SN 1.4.1 (Pfungstweidstrasse) Europabrücke–Letten: In den noch beim Bundesverwaltungsgericht hängigen Beschwerdeverfahren bestätigte das Bundesgericht den Entzug der aufschiebenden Wirkung. Die Bauarbeiten verlaufen daher programmgemäss und sind auf allen fünf Baulosen in vollem Gang. Die Inbetriebnahme der umgestalteten Pfungstweidstrasse mit der neuen Tramlinie (Tram Zürich West) ist im Dezember 2011 vorgesehen. Als Projekt der Netzfertigstellung wird dieses Vorhaben als Verbundaufgabe nach dem vor der NFA gültigen Kostenteiler für städtische Nationalstrassen (Anteil Kanton Zürich: 42%) erstellt.

SN 3.4.1 Stadttunnel Letten–Sihlhölzli (Vorinvestition): Im Rahmen des Baus der Durchmesserlinie werden auch Vorinvestitionen für den Stadttunnel im Umfang von 6,7 Mio. Franken getätigt. Die Vorinvestitionen umfassen Teile des Rohbaus, welche zu einem späteren Zeitpunkt kaum mehr zugänglich sind und nur mit einem unverhältnismässigen Mehraufwand erstellt werden könnten. Am 15. Mai 2009 wurde ein Vertrag über die Kostenbeteiligung zwischen dem Kanton Zürich und dem ASTRA abgeschlossen. Der Kostenanteil des Kantons Zürich beträgt 42%.

3.2 Leistungen des Kantons zugunsten der Nationalstrasse

SN 1.4.4 Schöneich–Aubrugg, Einhausung der Autobahn Schwamendingen: Als Übergangsregelung zur NFA bleibt der Kanton für dieses Projekt bis zum Abschluss des Auflageprojektes Ende 2009 zuständig. Es ist vorgesehen, dass das ASTRA, vertreten durch die Filiale Winterthur, die Projektleitung per 1. Januar 2010 übernehmen wird. Aufgrund von neuen ASTRA-Richtlinien bezüglich Lüftung und Tunnelsicherheit muss der gesamte bestehende Schöneichtunnel in das Einhausungsprojekt integriert und entsprechend den neuen technischen Standards ertüchtigt werden. Aus diesem Grund ergeben sich umfangreiche Projekterweiterungen, die auch für die Auflage bedeutsam sind. Die sich aus dieser Integration ergebenden Mehrkosten gehen vollumfänglich zulasten des Bundes. Die öffentliche Planaufgabe ist nun im Sommer 2010 vorgesehen. Die Bauausführung ist von 2012 bis 2016 vorgesehen.

NS neu (Oberlandautobahn), Oberuster bis Anschluss Hinwil: Das Projekt samt Bericht zur Umweltverträglichkeit wurde Ende 2007 abgeschlossen und vom Regierungsrat am 5. März 2008 festgesetzt. 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, baureife Projekte, welche den Normen und Standards des Bundes entsprechen, von den Kantonen zu übernehmen. Die Vorlage sah aber auch vor, dass die Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten der rund 400 km zusätzlichen Nationalstrassen bei den Kantonen vollumfänglich zu kompensieren seien. Die Kantone wiederum stellten sich auf den Standpunkt, dass mit der NFA die Nationalstrassen eine Bundesaufgabe seien und die Finanzierung auch durch diesen bereitgestellt werden müsse. Anfang 2009 wurde deshalb eine paritätische Arbeitsgruppe zwischen Bund und Kantonen eingesetzt mit dem Auftrag, Vorschläge für die Finanzierung der neuen Nationalstrassen auszuarbeiten. Diese Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Es ist davon auszugehen, dass der Bundesrat erst nach Regelung der Finanzierungsfrage den Netzbeschluss den eidgenössischen Räten vorlegen wird. Dies wird voraussichtlich frühestens 2010 der Fall sein, womit der Bund erst 2011 oder 2012 über die Rechtsgrundlage verfügen wird, um die Oberlandautobahn als Nationalstrasse zu übernehmen.

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 Kantongrenze Aargau–Dreieck Zürich Nord (Ausbau Nordumfahrung Zürich): Die Nordumfahrung ist nach der Eröffnung der Westumfahrung und der A4 Knonaueramt der grösste Engpass auf dem Hochleistungsstrassennetz im Kanton Zürich. Der Regierungsrat setzt sich deshalb für eine rasche Umsetzung des Ausbaus ein. Das Ausführungsprojekt einschliesslich UVB 3. Stufe liegt vor und wurde vom 16. März bis zum 29. April 2009 öffentlich aufgelegt. Es sind rund 110 Einsprachen eingegangen. Mit der Plan genehmigung und dem Entscheid über die Einsprachen durch das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist im Frühjahr 2010 zu rechnen. Ohne weitere Verzögerungen kann mit der Eröffnung der dritten Gubriströhre 2015 und mit dem Abschluss der Instandsetzungsarbeiten der bestehenden Tunnelröhren im Jahr 2017 gerechnet werden.

Der Regierungsrat setzt sich zusammen mit den Gemeinden dafür, dass die Gesichtspunkte des Umwelt- und Landschaftsschutzes sowie der Siedlungsverträglichkeit ausreichend berücksichtigt werden. Entsprechend hat der Kanton zusammen mit der Gemeinde Weiningen und unter Einbezug der ASTRA-Filiale Winterthur die Machbarkeit einer Überdeckung und die Verschiebung des Halbanschlusses Weiningen geprüft und nachgewiesen. Der Kanton hat sich im Rahmen seiner Stellungnahme gegenüber dem UVEK positiv zu diesem Projekt geäussert und das UVEK gebeten, die entsprechenden Projektänderungen so im Verfahren zu berücksichtigen, dass diese ohne Zeitverzögerung verwirklicht werden können.

SN 1.3.1 Lärmschutz und Umgestaltung der A1 im Abschnitt Grünau, Stadt Zürich: Die Bauausführung erfolgt aufgrund des erhöhten Koordinationsbedarfs der Beteiligten und der Anspruchsgruppen gegenüber früheren Schätzungen leicht verzögert von 2012 bis 2014 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) schreiten plangemäss voran. Im Zuge der Anfang 2008 erfolgten Projektübergabe an das ASTRA wurde eine fachliche Unterstützung durch den Kanton bis zur Inbetriebnahme im November 2010 vereinbart.

4. Staatsstrassen

Für die Verfolgung der nachfolgend aufgeführten Ziele vorab in stark verkehrsbelasteten Agglomerationsgebieten sind jährlich rund 20 Mio. Franken vorgesehen:

- 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 (RVS).
- 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.

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

Uster-West, Aufhebung SBB-Übergang: Im Juni 2008 hat der Regierungsrat die Vorlage 4512 für einen Beschluss des Kantonsrats über die Freigabe des Teilkredits (Objektkredit) aus dem Rahmenkredit für die Sanierung von Strassenkreuzungen mit der SBB-Strecke Wallisellen–Uster zum Bau der Strasse «Uster West», als Ersatz für die Aufhebung des Niveauüberganges der 340 Zürichstrasse in Werrikon, zuhanden des Kantonsrats verabschiedet.

Nach Kenntnisnahme des im Auftrag der vorberatenden Kommission für Planung und Bau von Prof. Isabelle Häner erstellten Kurgutachtens über die Beurteilung der Rechtmässigkeit der Finanzierung des Objektkredits «Uster West» hat der Regierungsrat im April 2009 die Vorlage 4512 zur Überarbeitung zurückgezogen.

Das Projekt wird auf die gemäss Gutachten durch den Zweck des Rahmenkredits (Aufhebung des SBB-Übergangs) unmittelbar gedeckten Bauteile wie den Neubau der Überführung, den Rückbau der Zürichstrasse und die Verlegung der Radwegverbindung vermindert. Für die Verlegung der Winterthurerstrasse soll ein gesondertes Projekt ausgearbeitet werden, das nicht über den Rahmenkredit finanziert wird.

Der Regierungsrat wird die überarbeitete Vorlage für die Freigabe der Mittel aus dem Rahmenkredit voraussichtlich im ersten Quartal 2010 zuhänden des Kantonsrats verabschieden können. Nach der Zustimmung durch den Kantonsrat kann die öffentliche Planaufgabe nach §§ 16 f. StrG durchgeführt werden, womit die Projektfestsetzung durch den Regierungsrat bis Ende 2010 erfolgen kann. Ein Baubeginn ist vorbehältlich von Rechtsmittelverfahren ab Mitte 2011 möglich. Das Vorhaben «Uster West» kostet rund 20 Mio. Franken.

Autobahnzubringer zur N4 Anschluss Affoltern a. A. auf dem Gemeindegebiet Ottenbach und Obfelden: Die Projektierungsarbeiten für den Autobahnzubringer Ottenbach und Obfelden sind aufgrund von RRB Nr. 1824/2007 im Gange. Der Regierungsrat hatte mit Beschluss Nr. 747/2009 nach einer umfassenden Interessensabwägung dem Vorprojekt für die verbesserte Umfahrung von Ottenbach südwestlich der Fabrik zugestimmt und die Baudirektion mit der Erarbeitung des Auflageprojektes beauftragt. Für den Ortsteil Bickwil in Obfelden steht der Variantenentscheid bezüglich einer Ortsdurchfahrt oder einer überarbeiteten Umfahrung unmittelbar bevor. Es ist mit Kosten für den gesamten Autobahnzubringer von rund 50 bis 60 Mio. Franken zu rechnen. Der Bund hat eine Kostenbeteiligung von rund 50% bzw. 25 Mio. Franken in Aussicht gestellt. Für den verbleibenden Betrag von rund 25 bis 30 Mio. Franken wird der Regierungsrat dem Kantonsrat voraussichtlich im 1. Quartal 2010 eine entsprechende Kreditvorlage unterbreiten können. Die Bauarbeiten werden bei günstigem weiterem Planungsverlauf voraussichtlich 2012 aufgenommen. Die Bauzeit beträgt zwei bis drei Jahre.

Grünigen, Verlegung Stedtligasse: 2007 veranlasste die Volkswirtschaftsdirektion im Einvernehmen mit dem Gemeinderat Grünigen, zur Prüfung von Möglichkeiten zur Verkehrsentlastung des historischen Ortskerns eine Zweckmässigkeitsbeurteilung mit einem weiten Variantenfächer durchzuführen. Nach umfangreichen Detailuntersuchungen und einer Variantenbewertung werden die nötigen Entscheidungsgrundlagen Ende 2009 vorliegen. Die Dauer der Ausarbeitung eines konkreten Vorhabens hängt vom Variantenentscheid ab. Zu einem möglichen Baubeginn kann deshalb derzeit keine Aussage gemacht werden.

Wetzikon, Westtangente: Die heutige Verkehrssituation in Wetzikon ist gekennzeichnet durch ein sehr grosses Verkehrsaufkommen auf den beiden Hauptachsen Zürcher- und Pfäffikerstrasse und der Bahnhofstrasse als deren Verbindungsstrasse. Eine Zentrumsaufwertung in Oberwetzikon und die längerfristige Sicherstellung eines funktionierenden öffentlichen Busverkehrs lassen sich nur mit einer Entlastung der Bahnhofstrasse erreichen. Die geplante neue Verbindungsstrasse (Westtangente) ist im kantonalen Richtplan mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont aufgeführt. Neben dieser Notwendigkeit im lokalen Bereich ist sie auch im Zusammenhang mit der Oberlandautobahn von Bedeutung. Sie besteht grundsätzlich aus vier Abschnitten: Der Abschnitt Zürich- bis Usterstrasse (Weststrasse) besteht bereits, entspricht aber nicht dem heutigen Ausbaustandard für eine Hauptverkehrsstrasse und muss deshalb ausgebaut werden. Die Strecke Uster- bis Motorenstrasse (Weststrasse) wurde von der Stadt Wetzikon mit Kostenbeteiligung des Kantons neu erstellt. Der Abschnitt Motoren- bis Kastellstrasse (Industriestrasse) ist bereits ausgebaut und muss nur noch geringfügig angepasst werden. Die Strecke von der Kastell- bis zur Pfäffikerstrasse muss hingegen neu erstellt werden. Im Projekt berücksichtigt werden auch flankierende Massnahmen in der Bahnhofstrasse, die den gewünschten Verlagerungseffekt für den Durchgangsverkehr sicherstellen sollen. Für die Fertigstellung der Westtangente Wetzikon ist mit Investitionskosten von rund 17 Mio. Franken zu rechnen.

Sihltalstrasse, Umgestaltung von der Kantonsgrenze Zug bis zur Stadtgrenze Zürich: Die Inbetriebnahme des Uetlibergtunnels 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. Im Rahmen von ohnehin anstehenden Unterhaltmassnahmen soll dabei die Fahrbahn auf normale Breite verschmälert und ein durchgehender Rad- und Skatingweg erstellt werden. Der Abschnitt Kantonsgrenze bis Ortseingang Langnau soll als erste Etappe im Anschluss an die Eröffnung der A4 im Knonauseramt verwirklicht werden. Der Regierungsrat wird voraussichtlich im Frühling 2010 über eine Kreditvorlage zuhanden des Kantonsrates beschliessen können. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten Langnau und Adliswil wird in Zusammenarbeit mit diesen Gemeinden erarbeitet und folgt zu einem späteren Zeitpunkt. Sie gehen meist mit anstehenden Unterhaltmassnahmen einher.

5. Verkehrsmanagement

Den Einrichtungen für das Verkehrsmanagement kommt im Rahmen der Zielsetzung des Gesamtverkehrskonzepts 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): Mit der NFA ist das ASTRA unter anderem für den Betrieb der Nationalstrassen zuständig und hat deshalb die Verkehrsmanagementzentrale Schweiz (VMZ-CH) in Emmen LU in Betrieb genommen. Die Zentrale erbringt grundsätzlich das operative Verkehrsmanagement auf dem gesamten Nationalstrassennetz, ist aber derzeit aus technischen Gründen erst in geringem Masse operationell. Seit Inkrafttreten der NFA führt deshalb die Kantonspolizei im Rahmen einer Leistungsvereinbarung interimistisch ihre bisherige Tätigkeit im Bereich des Verkehrsmanagements fort.

Für Räume mit hoher Problemintensität hat das ASTRA in Aussicht gestellt, dass es bereit sei, Verkehrsmanagementaufgaben an Regionale Leitzentralen zu delegieren, so auch für den Raum Zürich. Weiterhin soll ein integrales Verkehrsmanagement gewährleistet werden können, das die Steuerung der nationalen, kantonalen und kommunalen Netze umfasst. Dazu hat der Kanton dem ASTRA im Oktober 2007 ein Grobkonzept für eine Regionale Leitzentrale im Verkehrsraum Zürich (RL-VRZ) unterbreitet und dieses inzwischen nach den Anforderungen des ASTRA weiter vertieft. Es wird angestrebt, dass mit dem ASTRA noch im Jahre 2009 eine Grundsatzvereinbarung abgeschlossen werden kann. Das ASTRA ist nicht bereit, Mehrkosten für die RL-VRZ zu übernehmen, weshalb von einer finanziellen Beteiligung des Kantons ausgegangen werden muss.

Regionale Verkehrssteuerung (RVS): Der Regierungsrat genehmigte mit Beschluss Nr. 1171/2008 die Konzepte zur regionalen Verkehrssteuerung im Rahmen des Integrierten Verkehrsmanagements in den Räumen Limmattal, Glattal sowie Winterthur und Umgebung. Die Konzepte umfassen insbesondere für die Agglomerationen Glattal und Limmattal Programme zur systematischen Vervollständigung und zur Aktualisierung der Verkehrssteuerungsanlagen des strassengebundenen Verkehrs. Mit der neuen und angepassten Infrastruktur sollen städtische Verkehrssteuerungssysteme eingerichtet werden, um den derzeitigen Verkehrsbelastungen gerecht zu werden und den Gesamtverkehrsablauf zu optimieren. So sollen Verlustzeiten im strassengebunden öffentlichen Verkehr vermieden und Wartezeiten des motorisierten Individualverkehrs im Siedlungsraum vermindert werden.

Am 27. Mai 2009 unterbreitete der Regierungsrat dem Kantonsrat die Vorlage 4603 für einen Rahmenkredit über 60,5 Mio. Franken zur Umsetzung dieser Konzepte.

6. Lärmschutz

Seit 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 für Sanierungsmassnahmen gegen Strassenlärm 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 und stellt in Aussicht, mit der Programmvereinbarung für 2012–2015 zusätzlich 5 Mio. Franken für die Periode 2008–2011 abzugelten.

Im Rahmen von Machbarkeitsabklärungen hat sich gezeigt, dass bauliche Lärmschutzmassnahmen häufig aus Gründen des Ortsbildschutzes und der schlechten Akzeptanz von Lärmschutzwänden in der Bevölkerung nicht verwirklicht werden können. In diesen Fällen steht der Einbau von Schallschutzfenstern an Gebäuden im Vordergrund. Die Sanierungskosten bei Überschreitung des Alarmwerts gehen vollständig zulasten des Anlagehalters. Der Regierungsrat hat zudem mit Beschluss Nr. 1169/2008 entschieden, auch im Bereich zwischen Immissionsgrenzwert (IGW) und Alarmwert (AW) Beiträge an Schallschutzfenster abgestuft nach Lärmbelastung auszurichten. Auf dieser Grundlage hat der Regierungsrat die Baudirektion beauftragt, in den Regionen Limmattal, Flughafen und Knonaueramt Strassenlärmsanierungsprogramme durchzuführen. Die geschätzten Gesamtkosten für alle drei Regionen belaufen sich auf 44 Mio. Franken in einem Zeitrahmen bis etwa 2015. Voraussichtlich Ende 2009 wird der Regierungsrat Sanierungsprogramme für weitere Regionen beschliessen können.

C. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm

Die nachfolgende Gesamtübersicht enthält die Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau für die Jahre 2010 bis 2012. Der jährliche Nettoinvestitionsbedarf beträgt 2010 111 Mio. Franken, 2011 103 Mio. Franken und 2012 115 Mio. Franken. Die Vergleichbarkeit mit dem Staatsvoranschlag ist durch die in den Tabellen des Anhangs enthaltenen Objektzeichnungen gewährleistet. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergeben die nachstehende Gesamtrechnung.

Tabelle Gesamtrechnung

(Beträge in Mio. Fr.)

	Rechnung 2008	Schätzung 2009	VA 2010	KEF 2011	KEF 2012
Bruttoausgaben					
Nationalstrassen	258	186	132	66	32
Staatsstrassen	68	94	106	102	112
Summe Bruttoinvestitionen	326	280	238	168	144
abzüglich Beiträge Dritter					
Nationalstrassen	-211	-136	-106	-53	-26
Staatsstrassen	-3	-12	-21	-12	-3
Summe Beiträge Dritter	-214	-148	-127	-65	-29
Nettoausgaben					
Nationalstrassen	47	50	26	13	6
Staatsstrassen	65	82	85	90	109
Summe Nettoinvestitionen	112	132	111	103	115
Fondsbelastungen					
Abschreibungen (einschliesslich ausserordentliche Abschreibungen der Nationalstrassen wegen NFA)	91	83	60	49	45

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:
AeppliDer Staatsschreiber:
Husi

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

(Beträge in Mio. Fr.)

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 2009	Bauprogramm		
			2010	2011	2012
N 20.1.4					
Umfahrung Birmensdorf	1 340	1 273	29	20	4
Anschluss Urdorf-Süd bis Anschluss Wettswil					
N 4.1.4					
Verkehrsdreieck Zürich-Süd	379	353	15	3	2
N 3 (Brunau) bis Uetlibergtunnel					
N 4.1.5					
Uetlibergtunnel	1 136	1 122	7	3	2
Brunau bis Anschluss Wettswil					
N 4.1.6					
Anschluss Wettswil bis Knonau	1 079	944	48	14	15
N 4.1.7					
Knonau bis Kantonsgrenze Zug	42	33	4	1	0
NS neu (K 53)					
Oberlandautobahn	1 140	0	2	2	2
Oberuster bis Anschluss Hinwil					
SN 1.4.1 (Netzvollendung)	120	66	25	21	6
Europabrücke bis Letten					
SN 3.4.1					
Stadttunnel Letten-Sihlhölzli	1 000	53	2	2	1
Total Nationalstrassenbau	6 236	3 844	132	66	32

Tabelle II (Staatsstrassen brutto)

(Beträge in Mio. Fr.)

	Rechnung	Geschätzt	Bauprogramm		
	2008	2009	2010	2011	2012
Fussgängeranlagen	6	13	13	10	10
Radverkehrsanlagen	8	10	17	16	15
Öffentlicher Verkehr (Strasseninfrastruktur)	4	2	2	2	2
Fahrbahn	23	28	30	27	29
davon Objekte > 3 Mio.	(7)	(7)	(16)	(19)	(15)
Erneuerung	22	26	25	23	25
Verkehrsmanagement	2	9	10	9	8
Lärmschutz	3	6	9	15	23
Summe	68	94	106	102	112