

4443

**Bericht des Regierungsrates
an den Kantonsrat über das Bauprogramm
der Staatsstrassen für die Jahre 2008–2010**

(vom 26. September 2007)

1. Allgemeines

Nach § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) ist dem Kantonsrat jährlich über das Bauprogramm der Staatsstrassen der nächsten drei Jahre Bericht zu erstatten. Das vorliegende Programm ist wie im Vorjahr nach der Struktur des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) aufgebaut und ist als Übergangslösung bis zum Vorliegen der nach dem GVK umgesetzten Fassung zu verstehen. Der Kantonsrat hat am 26. März 2007 die Revision des kantonalen Richtplanes, Teil Verkehr, verabschiedet. Die im Strassenbauprogramm vorgesehenen Vorhaben wurden sowohl mit dem Richtplan als auch mit dem davor durch den Regierungsrat beschlossenen Gesamtverkehrskonzept und dem Agglomerationsprogramm in Übereinstimmung gebracht.

Das Strassenbauprogramm berücksichtigt den vom Bundesrat im Zusammenhang mit seinem Langfristprogramm vom 2. Juli 2003 festgelegten Finanzrahmen für den Nationalstrassenbau und die Auswirkungen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ab 1. Januar 2008. Es sind Leistungssteigerungen im Investitionsbereich kantonaler, regionaler und überkommunaler Strassen vorgesehen, einschliesslich Anlagen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (Verkehrstrennung) sowie dringend notwendiger Netzergänzungen für sicherere und schnellere Veloweg- und Fussgängerverbindungen, vor allem auch zur besseren Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel. Das Bauprogramm berücksichtigt die am 25. Januar 2006 vom Regierungsrat beschlossene Verwendung der nicht objektbezogenen Mittel des Bundes (v. a. LSVA) zu Gunsten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs.

Die Investitionsausgaben und -einnahmen für das vorliegende Bauprogramm sind im KEF 2008–2011 eingestellt.

2. Auswirkungen der NFA auf das Strassenbauprogramm

Mit der Einführung der NFA per 1. Januar 2008 wird sich der Anteil des Kantons Zürich an den Ausgaben für den Nationalstrassenbau verkleinern, da der Bund dann für die vollständige Finanzierung zuständig sein wird. Nach dem alten Kostenverteilungsschlüssel hat der Kanton Zürich jedoch weiterhin alle Projekte mitzufinanzieren, die zur Kategorie «Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes» gehören.

Es sind dies:

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

Die Übergabe aller übrigen Nationalstrassen-Projekte (Neu- und Ausbau-Projekte wie auch die Unterhaltsprojekte) wurde mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) bzw. der ASTRA-Filiale in Winterthur besprochen und weitgehend festgelegt. Betreffend Kostenteiler zwischen Bund und Kanton gilt, dass alle Arbeiten ab Stichdatum vollständig, d. h. einschliesslich der Kosten für Leistungen von Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung, durch den Bund getragen werden.

Auch die Übergabe der laufenden Projekte wurde mit dem ASTRA anlässlich verschiedener Besprechungen weitgehend festgelegt. Dabei wurde der Grundsatz verfolgt, dass Projekte ab Erreichen eines klar bestimmten Meilensteins (z. B. Abschluss Ausführungsprojekte) an die Filiale übergehen werden. Die Filiale strebt eine Übernahme bis spätestens 31. Dezember 2008 an, wobei im Einzelfall auch vom vorstehenden Grundsatz abgewichen werden kann. Der Übergabezeitpunkt wurde wie folgt mit der Filiale Winterthur, die für diese Arbeiten ab dem 1. Januar 2008 zuständig sein wird, festgelegt (Schlüsselprojekte):

- Ausbau A4, «Mini-autobahn»: während des Baus, voraussichtlich Mitte 2008.
- Nordumfahrung Zürich / 3. Röhre Gubrist: nach Abschluss des Ausführungsprojektes, voraussichtlich Frühjahr 2008.
- Einhausung Schwamendingen: nach Abschluss des Ausführungsprojektes, voraussichtlich Ende 2009.

- Lärmschutz Grünau: nach Abschluss des Ausführungsprojektes, voraussichtlich Ende 2008.
- Oberlandautobahn: nach Projektfestsetzung durch den Regierungsrat bzw. nach Inkrafttreten des Neuen Netzbeschlusses (NEB), frühestens Anfang 2009.

Im Bereich des Verkehrsmanagements (VM-CH) hat die NFA weit reichende Auswirkungen für den Kanton Zürich. Die im Aufbau befindliche Verkehrsmanagementzentrale (VMZ-CH) in Emmen (LU) wird am 1. Januar 2008 ihren Betrieb aufnehmen. Das ASTRA hat in verschiedenen Schreiben an den Regierungsrat bekräftigt, dass es bereit sei, Verkehrsmanagementaufgaben in Räumen mit einer hohen Problemintensität an Regionale Leitzentralen (RL) zu delegieren. Auflage ist dabei unter anderem, dass dies für das ASTRA ohne Mehrkosten erfolgen kann, weshalb von einer finanziellen Beteiligung des Kantons ausgegangen werden muss. Absprachen mit Nachbarkantonen und den Städten Zürich und Winterthur sind bereits erfolgt. Derzeit zeichnet sich ab, dass eine Trägerschaft für eine Regionale Leitzentrale in einer Anfangskonfiguration aus dem Kanton Zürich und den Städten Zürich und Winterthur bestehen wird. Das ASTRA geht heute davon aus, dass eine RL ihren Betrieb innert drei bis fünf Jahren aufnehmen wird. Für die Übergangszeit (Startkonfiguration) wird deshalb die Sicherheitsdirektion eine Offerte einreichen. Die Kostenfolgen für den Kanton bzw. den Strassenfonds können derzeit noch nicht abgeschätzt werden, da noch kein Konzept für eine mögliche Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton vorliegt.

Die Baudirektion hat für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen zeitgerecht eine Offerte eingereicht (Gebietseinheit VII). Das ASTRA musste nach Auswertung der verschiedenen Offerten feststellen, dass die Leistungen deutlich über dem vorgesehenen Kreditrahmen offeriert wurden. In der Zwischenzeit wurden mehrere Offertgespräche durchgeführt und ein Vertragsabschluss sollte demnächst möglich sein. Die Leistungen der Gebietseinheit sind ohne Auswirkungen auf den Strassenfonds, weshalb anschliessend nicht mehr weiter darauf eingegangen wird.

Per Ende 2007 werden die Nationalstrassen entschädigungslos an den Bund übergehen. Der Buchwert betrug Ende 2006 rund 600 Mio. Franken. Der Bestand der Nationalstrassen ist entsprechend den gültigen Rechnungslegungsvorschriften ab 1. Januar 2008 als Investitionsbeitrag an den Bund mit 15% p. a. kontinuierlich abzuschreiben. Dies hat zur Folge, dass der Strassenfonds gegenüber heute (Abschreibung 10% p. a.) mit durchschnittlich 30 Mio. Franken pro Jahr mehr belastet wird und deshalb innert rund drei bis fünf Jahren einen negativen Saldo ausweisen wird.

Gleichzeitig ist auch auf das Jahr 2009 die Einführung der neuen Rechnungslegungsvorschriften IPSAS im Kanton Zürich geplant. Alle Investitionen im Strassenbereich werden neu bewertet und auf einen längeren Zeitraum abgeschrieben. Dadurch wird es voraussichtlich eine erhebliche Aufwertung der bisher getätigten Investitionen geben.

Unter Berücksichtigung der beiden Einflussfaktoren NFA und IPSAS ist somit davon auszugehen, dass der Bestand im Strassenfonds ab 2008 zwar kontinuierlich abnehmen, ab der Einführung von IPSAS aber einen deutlich positiven Saldo ausweisen wird. Wenn allerdings der aufgewertete Bestand des Strassenfonds kontinuierlich abnimmt, wird das Eigenkapital des Kantons im gleichen Umfang vermindert. Die Verschuldung des Staatshaushaltes wird durch die Entwicklung des Strassenfonds praktisch nicht verändert. Im KEF 2008–2011 ist der Einfluss der NFA, nicht aber die – noch nicht verbindlich beschlossene – Einführung von IPSAS berücksichtigt.

3. Strassenbauprogramm für die Jahre 2008–2010

Beim Dreijahres-Bauprogramm handelt es sich um ein Rahmenprogramm, für dessen genaue Einhaltung aus den verschiedensten Gründen keine Gewähr besteht. Unwägbarkeiten aller Art, wie Rechtsmittel und Projektein-sprachen einschliesslich der damit verbundenen Umprojektierungen, Sparmassnahmen, Schwierigkeiten beim Landerwerb sowie Verzögerungen aus baulichen, nicht voraussehbaren terminlichen und witterungsbedingten Gründen, wirken sich auf die Programmabwicklung aus.

3.1 Teil-Programm für den Fuss- und Veloverkehr

Anlagen für Radfahrende

Der weitere Ausbau der Anlagen für Radfahrende beruht auf dem GVK und der überarbeiteten Radwegstrategie, die vom Regierungsrat am 19. Juli 2006 verabschiedet wurde. Dabei stehen Massnahmen zur Schliessung von Radweglücken, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen sowie zur Verbesserung bestehender, jedoch gefährlicher Streckenabschnitte und Radweg-Verzweigungen im Vordergrund.

Mit den im Bauprogramm 2008–2010 vorgesehenen Mitteln von insgesamt 40 Mio. Franken soll in den nächsten drei Jahren der Ausbau des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Verkehrsrichtpläne und gemäss den Grundsätzen der Radwegstrategie fortgesetzt

werden. Damit wird § 28 Abs. 2 StrG betreffend den Mindestvoranschlagsbetrag für Radfahreranlagen vollumfänglich Rechnung getragen.

Anlagen für zu Fuss Gehende

Die vorgesehenen finanziellen Mittel von insgesamt 16 Mio. Franken sollen fast ausschliesslich für Massnahmen zum Schutz der zu Fuss Gehenden innerorts, wo die Unfallhäufigkeit am höchsten ist, eingesetzt werden. Dabei handelt es sich vor allem um Fussgängerschutzinseln, die in letzter Zeit von den Gemeinden vermehrt gefordert werden, sowie um ergänzende Trottoirbauten und kombinierte Rad-/Gehweganlagen im Bereich von Neuüberbauungen und bestehenden Lücken im Netz.

3.2 Teil-Programm für den strassengebunden öffentlichen Verkehr

Am 25. Januar 2006 hat der Regierungsrat entschieden, dass der gesamte Anteil des Kantons Zürich an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den Strassenfonds fliessen soll und dass im Gegenzug der Strassenfonds auch Strasseninfrastruktur-Aufwendungen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr finanziert. Es handelt sich dabei um eine Übergangslösung, bis die mit Vorlagen 4221 und 4313 dargestellten offenen Fragen zur Finanzierung geklärt und entschieden werden können.

Zwischen dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und der Organisationseinheit Verkehr und Infrastruktur Strasse (VIS) der Volkswirtschaftsdirektion wurden die «Finanzierungsgrundsätze für Infrastrukturinvestitionen» für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr festgelegt. 2006 und 2007 wurden bereits neue Strasseninfrastrukturen für Buslinien (wie z. B. Busspuren, Massnahmen zur Busbevorzugung usw.) durch den Strassenfonds finanziert. Da es sich dabei um neue Aufgaben zu Lasten des Strassenfonds handelt, die zudem 2006 noch nicht vollständig in der Verwaltungsrechnung ausgeschieden werden konnten, kann auf keine vollständigen Erfahrungswerte zurückgegriffen werden. Auf Grund von Schätzungen ist aber von einem Aufwand von rund 1,5 bis 2 Mio. Franken auszugehen.

3.3 Teil-Programm für den Motorisierten Individualverkehr

Teil Nationalstrassen

Das vorliegende Dreijahresprogramm für die Nationalstrassen enthält nur noch die geschätzten Bruttokosten der Neubauten (Netz-

vollendung). Hohe Priorität kommt dabei dem Abschluss der im Bau befindlichen Westumfahrung und der N 4.1.6 Knonaueramt, wie auch dem Ausbau der städtischen Nationalstrasse SN 1.4.1, Abschnitt Europa-
brücke bis Hardstrasse, im Zusammenhang mit dem Bau der Tramlinie
Zürich West zu. Über den entsprechenden Tramkredit werden die
Stimmberechtigten des Kantons Zürich am 25. November 2007 befin-
den.

Das vorliegende Bauprogramm (vgl. Tabelle I im Anhang) berück-
sichtigt 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 eingesetzt (Beträge in Tabelle I des An-
hangs):

Neubauabschnitte:

N 20.1.4 Umfahrung Birmensdorf: Am 3. Juli 2006 konnte ein ers-
ter Abschnitt der N 20.1.4, Strecke Anschluss Urdorf Süd bis An-
schluss Birmensdorf, vorzeitig dem Verkehr übergeben werden.

Gegenüber dem Bauprogramm 2006 stellten sich Verzögerungen
im Bereich der Ausrüstung und Inbetriebnahme der elektromechan-
ischen Ausrüstungen ein. Aus diesem Grund ist die Eröffnung des
Aeschertunnels, des Verkehrsdreiecks Zürich West (Filderer) und des
Üetlibergtunnels im Frühjahr 2009 geplant.

N 4.1.4 Verkehrsdreieck Zürich-Süd: Der Rückbau des Installations-
platzes Gänziloo und die Erstellung der revitalisierten Sihl, Teil 2,
wurden begonnen; die Arbeiten können voraussichtlich 2009 abge-
schlossen werden. Gleichzeitig werden die Gestaltungsarbeiten
Allmend I in Zusammenarbeit zwischen VIS, dem Amt für Abfall,
Wasser, Energie und Luft (AWEL) und Grün Stadt Zürich ausgeführt.
Die noch zu verrichtenden Bauarbeiten im Verkehrsdreieck N 4 / N 3
Brunau werden zeitlich gestaffelt so weitergeführt, dass die jährlich
verfügbaren finanziellen Mittel bestmöglich eingesetzt werden und die
Anlagen zeitgerecht auf die Eröffnung des Üetlibergtunnels im Früh-
jahr 2009 bereit sind.

N 4.1.5 Üetlibergtunnel: Die Beton- und Ausbauarbeiten im Tunnel
wurden Anfang 2007 abgeschlossen. Die Innenausstattungen und Be-
triebseinrichtungen werden bis Sommer 2008 eingebaut. Nach einer
mehrmonatigen Testphase soll die Tunnelanlage gemäss Terminpro-
gramm im Frühjahr 2009 in Betrieb genommen werden.

N 4.1.6/7 Anschluss Wettswil-Knonau-Kantonsgrenze Zug: Die Bau-
arbeiten am Islisbergtunnel laufen gemäss Terminprogramm. Mit dem
Abschluss der Rohbauarbeiten ist im Dezember 2007 zu rechnen.
Anschliessend erfolgen gestaffelt die Innenausbauarbeiten, die Instal-

lation der elektromechanischen Anlagen und aller notwendigen Einrichtungen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Die Inbetriebnahme ist auf spätestens Frühjahr 2010 geplant.

Die Erdarbeiten sind abgeschlossen, die Fernwärmeleitungen und die Kabelrohranlagen sind weitgehend erstellt. Es folgen die Fundationsschicht und die Belagsarbeiten. Die Rohbauarbeiten für die Überdeckungen Rüteli und Eigi (Gemeinde Mettmenstetten) sowie die Jonentobelbrücke (Gemeinde Affoltern) wurden im Frühjahr 2007 beendet.

NS neu (Oberlandautobahn), Oberuster bis Anschluss Hinwil: Der Regierungsrat wurde mit dem dringlichen Postulat KR-Nr. 250/2002 beauftragt, ein Ausführungsprojekt mit Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) auszuarbeiten, das Projektgenehmigungs- und Einwendungsverfahren durchzuführen und sich weiterhin aktiv für die rasche Aufnahme der Oberlandautobahn in den Sachplan Verkehr des Bundes einzusetzen.

Das Projekt ist abgeschlossen und der Bericht zur Umweltverträglichkeit liegt vor. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 1,15 Mrd. Franken.

Das erste öffentliche Planauflegeverfahren gemäss § 16 StG fand im November/Dezember 2005 statt. Nach Prüfung und Bereinigung aller Einsprachen und Stellungnahmen sowie der Anträge der Fachstellen durch die Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) mussten insgesamt drei Projektänderungen vorgenommen und im Frühjahr 2007 erneut aufgelegt werden.

Nach Abschluss des sehr umfangreichen Einspracheverfahrens ist Ende 2007 die Projektfestsetzung durch den Regierungsrat vorgesehen.

Die Aufnahme der Oberlandautobahn in den Sachplan Verkehr des Bundes erfolgte mit dem Bundesratsbeschluss vom 26. April 2006. Notwendig ist noch die Aufnahme dieses Vorhabens in den Netzbeschluss des Bundes, der den eidgenössischen Räten 2008/09 unterbreitet werden soll. Der Bund wird folglich anfangs 2009 oder 2010 über die Rechtsgrundlage verfügen, um die Oberlandautobahn als Nationalstrasse zu übernehmen. Sofern der Bund das Projekt in der vorliegenden Form übernimmt und die Oberlandautobahn Bestandteil des Netzbeschlusses sein wird, kann nach Abschluss aller Rechtsmittelverfahren frühestens 2010 ein Baubeginn am noch fehlenden Abschnitt erfolgen. Die Bauzeit wird rund sechs Jahre betragen. Die Kosten werden alsdann zu 100% durch den Bund übernommen.

Abschnitte in Betrieb, Ausbauten:

N 1.1.1 Kantonsgrenze Aargau bis Stadtgrenze: Die Bauarbeiten zwischen Dietikon und der Stadtgrenze Zürich an den vom Bund

genehmigten Lärmschutzwänden kommen gut voran. Die Anlagen werden bis März 2008 erstellt sein.

SN 1.3.1 Die Projektierungsarbeiten für die Lärmschutz- und die Gestaltungsmassnahmen im Abschnitt Grünau, Stadt Zürich, sind im Gang. Die öffentliche Planaufgabe ist 2009 vorgesehen, die Bauausführung 2010 bis 2011 (zusammen mit der SN 1.4.1, Zürich Westast–Tram Zürich).

N 1.1.4 / 1.1.5 / 7.2.1 / 7.2.2 Töss–Attikon–Hagenbuch: Im Rahmen von Unterhaltsmassnahmen mussten ab 2006 die Kunstbauten erneuert, die Ein- und Ausfahrten verlängert und der Oberbau saniert werden. Es wird mit Investitionskosten von gut 250 Mio. Franken gerechnet. Die Ausführung dieses Abschnitts wird ab 1. Januar 2008 von der ASTRA-Filiale Winterthur übernommen.

N 4.2.1 Flurlingen bis Oerlingen: Mit den Bauarbeiten für den vierstreifigen Ausbau mit Mittelrennung (Miniautobahn) wurde Mitte 2007 begonnen. Die Aufwendungen für den Bau erfolgen für 2007 noch nach dem alten Verteilschlüssel 80/20. Nach Inkrafttreten der NFA auf den 1. Januar 2008 geht der Ausbau zu 100% zu Lasten des Bundes und das Projekt wird der ASTRA-Filiale Winterthur voraussichtlich Mitte 2008 übergeben. Eine weitere Projektbegleitung durch den Kanton ist vorgesehen.

N 1.1.1 / 20.1.1 / N 20.1.2 Kantonsgrenze Aargau–Dreieck Zürich Nord (Ausbau Nordumfahrung Zürich): Das generelle Projekt für den Ausbau der Nordumfahrung einschliesslich der dritten Tunnelröhre am Gubrist liegt vor und wurde vom Bundesrat am 12. September 2007 genehmigt. Die Arbeiten am Ausführungsprojekt sind ebenfalls weit fortgeschritten. Zu den im Programm ausgewiesenen Investitionskosten von rund 890 Mio. Franken kommen in der Folge für die Instandsetzung der beiden bestehenden Gubristtunnel-Röhren und die Sanierung des Stelzentunnels weitere finanzielle Aufwendungen von rund 220 Mio. Franken hinzu. Nach den Grundsätzen der NFA wird das Projekt anfangs 2008 an die ASTRA-Filiale in Winterthur übergehen, welche die Kosten von 1,1 Mrd. Franken vollständig trägt. Das Projekt soll im Frühjahr 2008 aufgelegt werden. Ab 2008 ist mit ersten Vorbereitungsarbeiten zu rechnen. Die Eröffnung der dritten Gubriströhre ist Ende 2013, der Abschluss der Ausbauarbeiten auf dem ganzen Streckenabschnitt Ende 2015 vorgesehen.

SN 1.4.1 Europabrücke–Letten: Die Projektgenehmigung für den Abschnitt Europabrücke–Hardstrasse zusammen mit der neuen Traminie Zürich–West ist vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bzw. vom BAV im Herbst 2006 erteilt worden. Derzeit sind noch Rechtsmittelverfahren beim Bundesverwaltungsgericht hängig. Ausserdem untersteht der

Tramkredit noch der kantonalen Volksabstimmung. Der Baubeginn ist im Jahr 2008 geplant, die Inbetriebnahme, zusammen mit der neuen Tramlinie, im Dezember 2011. Als Projekt der Netzfertigstellung wird dieses Vorhaben als Verbundaufgabe nach dem alten Kostenteiler für städtische Nationalstrassen (Anteil Kanton Zürich 42%) erstellt.

SN 1.4.4 Schöneich–Aubrugg, Einhausung der Autobahn Schwamendingen: Das Ausführungsprojekt ist in Arbeit. Die öffentliche Planauflage erfolgt im Winter 2008/09. Die Bauausführung ist von 2010 bis 2013 geplant.

3.4 Teil-Programm für den Motorisierten Individualverkehr

Teil Staatsstrassen

Wie bereits in früheren Bauprogrammen ist die Tabelle II bei den Fahrbahnbauten gegliedert in A1. mit Objekten über 3 Mio. Franken und A2. mit den Fahrbahnbauten bis 3 Mio. Franken, wobei letztere in einem Sammelkonto zusammengefasst sind. Die weiteren Anlagen B–G sind wie bisher mit den dazugehörigen Sammelkontobezeichnungen gemäss Staatsbuchhaltung aufgeführt.

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

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

A. Fahrbahnbauten

A1. Objekte über 3 Mio. Franken

Grünigen, Verlegung Stedtligass: Die Gemeinde Grünigen hat in Zusammenarbeit mit dem damals zuständigen Tiefbauamt drei verschiedene Varianten für eine Umfahrung des historischen Städtchens von Grünigen ausgearbeitet. Die verschiedenen Stellungnahmen zu den Varianten zeigten aber ein sehr widersprüchliches Bild. Damit war die Grundlage nicht gegeben, das Projekt dem Regierungsrat zum Variantenentscheid zu unterbreiten. Aus diesem Grund hat die Volkswirtschaftsdirektion zusammen mit dem Gemeinderat Grünigen entschieden, eine umfassende Zweckmässigkeitsbeurteilung einschliesslich Netzstrategie in Auftrag zu geben. Die Arbeiten werden im Herbst 2007 ausgeschrieben, und die Ergebnisse der Phase I (Variantenentscheid) werden voraussichtlich im Sommer 2008 vorliegen. Mit einem Baubeginn kann deshalb nicht vor 2010 gerechnet werden.

Autobahnzubringer auf dem Gemeindegebiet Ottenbach–Obfelden: Der Regierungsrat hat am 9. Mai 2007 beschlossen, auf den Bau der seit längerer Zeit geplanten Umfahrungen von Ottenbach und Obfelden (Bickwil) zu verzichten und stattdessen den zu erwartenden, wesentlichen Durchgangsverkehr auf dem bestehenden Strassennetz abzuwickeln. Die Volkswirtschaftsdirektion wurde mit der Ausarbeitung eines entsprechenden Projektes beauftragt. Dabei stehen vor allem Schutzmassnahmen für den Langsamverkehr und – in Absprache mit dem Kanton Aargau – verkehrslenkende Massnahmen im Vordergrund. Das entsprechende Projekt wird gegen Ende 2007 dem Regierungsrat vorgelegt werden, wobei er zu diesem Zeitpunkt auch über eine allfällige Widererwägung, die von den Gemeinden Obfelden und Ottenbach sowie von der Zürcher Planungsgruppe Knonauseramt (ZPK) gefordert wird, zu entscheiden hat. Die Bauarbeiten werden je nach Art und Umfang der Massnahmen frühestens ab 2008 oder 2009 aufgenommen.

Uster, Ortsumfahrung West: Im Rahmen des Massnahmenplans Haushaltsgleichgewicht 2006 (MH 06) hat der Regierungsrat am 18. Mai 2006 beschlossen, das Projekt Uster West zu verkleinern. In enger Zusammenarbeit mit der Stadt Uster wurde anschliessend das Ausführungsprojekt überarbeitet und optimiert. Allerdings zeigte sich dabei, dass sich das Vorhaben unter Einhaltung der Vorgaben von MH 06 kaum verwirklichen lässt. Die entsprechenden Abklärungen sind noch im Gange, weshalb nach dem derzeitigen Planungsstand mit einer Projektfestsetzung frühestens anfangs 2008 zu rechnen ist. Die Bauarbeiten sind frühestens ab 2009 vorgesehen.

Zürichseeweg, Wädenswil–Richterswil: Die Verwirklichung des Zürichseewegs zwischen Wädenswil (Giessen) und Richterswil (Horn) ist seit Langem ein grosses Bedürfnis. Damit wird unter teilweiser Beanspruchung von bestehenden Gehwegen die durchgehende Wegverbindung von Horgen bis weit über die Kantonsgrenze hinaus ins schwyzerische Bäch möglich. Mit der gleichzeitigen ökologischen Aufwertung des Uferbereichs gewinnt der Weg zusätzlich an Attraktivität. Die beiden Gemeinden haben an der Urne unter dem Vorbehalt der Kreditbewilligung durch den Kantonsrat einem Kostenbeitrag von je Fr. 600 000 zugestimmt. Die Kreditvorlage an den Kantonsrat soll noch 2007 vom Regierungsrat beschlossen werden. Die Projektfestsetzung und die Ausarbeitung des Ausführungsprojekts erfolgen anschliessend, sodass der Bau voraussichtlich ab 2009 erfolgen kann.

A2. Fahrbahnbauten bis 3 Mio. Franken

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

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

B. Anlagen für Radfahrende

Siehe Ziffer 3.1

C. Lärmschutz-Sanierungen

Die Kosten der in der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) verlangten Sanierungsmassnahmen gehen nach dem im Umweltschutzgesetz (USG, SR 814.01) verankerten Verursacherprinzip grundsätzlich zu Lasten des Strasseneigentümers.

Im Rahmen der NFA können inskünftig keine projektbezogenen Bundesbeiträge mehr beantragt werden. Mit dem Bund sind per 1. Januar 2008 Programmvereinbarungen abzuschliessen. Die entsprechenden Verhandlungen wurden bereits aufgenommen. Der Kanton Zürich geht in der Periode 2008–2011 von Investitionen in der Höhe von 44 Mio. Franken (ohne Städte Zürich und Winterthur) aus. Da die dem Bund zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel begrenzt sind, hat er dem Kanton für die Jahre 2008–2011 ein Angebot von 6 Mio. Franken unterbreitet und gleichzeitig in Aussicht gestellt, mit der Programmvereinbarung für die Jahre 2012–2015 weitere 5 Mio. Franken zu übernehmen, sofern der Kanton Zürich den Bundesanteil vorfinanziert.

In erster Linie sollen Fenstersanierungen an Gebäuden vorgenommen werden mit dem Ziel, die vorhandenen Alarmwertüberschreitungen an Staatsstrassen gemäss der vom Bund gewährten Fristerstreckung bis 2018 zu beseitigen. Im Vordergrund stehen die Sanierungsteilprogramme Knonauer Amt, Limmattal und Bezirk Horgen mit einem Gesamtsanierungsbedarf von rund 19 Mio. Franken.

Die Massnahmen konzentrieren sich in erster Priorität auf zusammenhängende Strecken mit hohen Lärmbelastungen. Darüber hinaus sind Beiträge für Massnahmen an Einzelgebäuden erforderlich, die nachweislich einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind.

D. Anlagen für zu Fuss Gehende

Siehe Ziffer 3.1

E. Beleuchtungsanlagen

Im Januar 2005 hat die Baudirektion das «Beleuchtungsreglement des Kantons Zürich» erlassen, das die Grundsätze für die Planung, den Bau und Unterhalt der Beleuchtung an Staatsstrassen neu regelt. Das Beleuchtungsreglement hält unter anderem fest, dass Staatsstrassen ausserorts grundsätzlich nicht mehr beleuchtet werden. Davon ausgenommen sind Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen und Tunnels.

Die in den kommenden Jahren vorgesehenen Investitionen umfassen deshalb vor allem Ergänzungen und Erneuerungen im Innerortsbereich, die vor allem einer einheitlichen und durchgehenden Beleuchtung und damit der Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer im Strassenbereich dienen.

F. Verkehrseinrichtungen

Die im Programm eingestellten Beträge dienen dem technischen Ausbau der Strasseninfrastruktur. Es werden sowohl neue Verkehrssteuerungsanlagen des strassengebundenen Gesamtverkehrs installiert, als auch bereits bestehende Verkehrsregelungs- und Überwachungsanlagen erneuert und für den Gesamtverkehrsablauf verbessert. In den Agglomerationen werden diese Anlagen bereits im Hinblick auf die Umsetzung der Konzepte zur regionalen Verkehrssteuerung (RVS) angepasst. Den Einrichtungen für das Verkehrsmanagement kommt im Rahmen der Zielsetzung des Gesamtverkehrskonzepts in Zukunft eine grössere Bedeutung zu. Insbesondere die Steigerung der Gesamtleistungsfähigkeit wie auch die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs werden weitere Ausbauten der Verkehrseinrichtungen bedingen.

G. Erneuerungsbauten

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

4. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm

Die nachfolgende Gesamtübersicht gliedert sich in die Abschnitte National- und Staatsstrassenbau. Der jährliche Nettoinvestitionsbedarf beträgt 2008 153 Mio. Franken, 2009 154 Mio. Franken und 2010 147 Mio. Franken (vgl. nachfolgende Tabellenübersicht). Die Vergleichbarkeit mit dem internen Staatsvoranschlag ist durch die in den Tabellen des Anhangs enthaltenen Kontierungen und Objektbezeichnungen gewährleistet.

Im Vergleich zu den Vorjahren sind gesamthaft folgende Bruttogebühren vorgesehen:

(Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2006	Schätzung 2007	Bauprogramm		
			2008	2009	2010
Tabelle I Nationalstrassenbau	512	475	253	217	115
Tabelle II Staatsstrassenbau (inkl. Erneuerungen)	94	115	71	70	76
Insgesamt Bruttoinvestitionen	606	590	324	287	191

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

(Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2006	Schätzung 2007	Bauprogramm		
			2008	2009	2010
Nationalstrassen	104	83	100	94	80
Staatsstrassen (inkl. Erneuerungen)	86	99	53	60	67
Insgesamt Nettoinvestitionen	190	182	153	154	147
Fondsbelastung (Abschreibungen)	97	104	141	141	140
Bundesanteile an Nationalstrassen	408	392	153	123	35

Zur Finanzierung der Strassenausbauten und -anpassungen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn sind im Finanzplan des Strassenfonds für 2005 bis 2008 projektbezogen je 20 Mio. Franken eingesetzt (vgl. Tabelle III im Anhang).

5. Strassenanpassungen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn

Mit Beschluss vom 23. September 2002 hat der Kantonsrat für die Strassenbauten und anderweitige Anpassungen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn einen Rahmenkredit von 97 Mio. Franken bewilligt (vgl. Tabelle III im Anhang). Nach dem Zustandekommen des Referendums wurde der Gesamtvorlage in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2003 zugestimmt. Folgende Objekte sind noch abzuschliessen:

- Objekt 5528, Verschiedene Gemeinden, Abgeltung der baulichen Mehrwerte im Strassenraum aller Glattalbahn-Etappen, Bruttokredit 10 Mio. Franken.
- Objekt 700, Rümlang/Opfikon/Kloten, verlängerte Birchstrasse, SBB-Unterführung bis Balsberg, Bruttokredit 52 Mio. Franken.

6. Ausblick Verkehrsfinanzierung Strasse

Mit Beschluss vom 1. März 2006 hat der Regierungsrat per 15. Mai 2006 eine Strukturbereinigung im Politikfeld Verkehr vorgenommen. Dies erlaubt es, dieses für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich wichtige Themenfeld aus einer gesamtverkehrlichen und damit verkehrsträgerübergreifenden Sicht zu führen. Eine langfristig gesicherte Finanzierung des Betriebs und Unterhalts sowie der Investitionen im Verkehrsbereich ist ein wichtiges Ziel des Regierungsrates.

Im Rahmen des GVK erfolgte eine Betrachtung des heutigen Finanzierungssystems. Diese kommt zum Schluss, dass sich die bestehenden Finanzierungen für den Strassenverkehr im Wesentlichen bewährt haben, teilweise aber Verbesserungspotenzial besteht.

Handlungsbedarf besteht kurzfristig bei den Entscheidungsprozessen in der Mittelverwendung, die deutliche und sachlich nicht begründete Unterschiede zwischen dem Strassenverkehr und dem öffentlichen Verkehr aufweisen. So ist vorgesehen, dass inskünftig anstatt dem heutigen Strassenbauprogramm ein «Strategiebeschluss Strassenverkehr» (langfristig, für eine Periode von 6 bis 20 Jahren) zusammen mit einem «Rahmenkredit Strassenverkehr» (kurzfristig, für eine Periode von zwei bis vier Jahren) dem Kantonsrat zur Genehmigung vorgelegt werden soll. Dies bedingt eine Anpassung des Strassengesetzes, des Verkehrsabgabengesetzes (LS 741.1) und der Strassenbeitragsverordnung (LS 722.18). Diese Gesetzesanpassungen sollen dem Kantonsrat bis 2009 vorgelegt werden können.

Die bestehenden Kompetenzregelungen für die Kreditgenehmigung von Einzelprojekten sind von diesen Änderungen nicht betroffen. Am bewährten Strassenfonds für die Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen wird auch zukünftig festgehalten.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Führer	Husi

Anhang

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 07	2008	Bauprogramm 2009	2010
N 20.1.4					
Umfahrung Birmensdorf	1 350 000	1 255 000	67 000	42 000	22 000
Anschluss Urdorf-Süd bis	(26 000)	(24 000)	(1 000)	(1 000)	(1 000)
Anschluss Wettswil					
N 4.1.4					
Verkehrsdreieck Zürich-Süd	345 000	328 000	11 000	4 000	1 000
N 3 (Brunau) bis Üetlibergtunnel	(12 000)	(10 400)	(900)	(700)	(300)
N 4.1.5					
Üetlibergtunnel	1 120 000	1 030 000	43 000	20 000	3 000
Brunau bis Anschluss Wettswil	(5 000)	(2 800)	(1 100)	(1 100)	(1 000)
N 4.1.6					
Anschluss Wettswil bis Knonau	1 018 000	753 000	100 000	68 000	30 000
	(28 000)	(20 800)	(2 000)	(2 000)	(1 000)
N 4.1.7					
Knonau bis Kantonsgrenze Zug	36 000	17 700	15 000	1 000	1 000
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
NS neu (K 53)					
Oberlandautobahn	1 140 000	0	0	25 000	30 000
Oberuster bis Anschluss Hinwil	(7 000)	(0)	(0)	(1 000)	(2 000)
SN 1.4.1 (Netzvollendung)	110 000	18 000	17 000	47 500	27 500
Europabrücke bis Letten	(27 000)	(10 000)	(7 000)	(7 000)	(3 000)
Total Nationalstrassenbau	5 119 000	3 401 700	253 000	216 500	114 500
(Konten 5205.5020/5021)	(105 000)	(68 000)	(12 000)	(12 800)	(8 300)

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

	Rechnung 2006	Geschätzt 2007	2008	Bauprogramm 2009 2010	
A. Fahrbahnbauten					
A1. Konto 5205.5014	27 569	26 465	7 000	9 000	13 000
Summe Einzelobjekte > 3 Mio.		(300)	(0)	(200)	(400)
A2. Konto 5205.5013	16 245	23 290	22 000	22 000	22 000
Sammelkonto		(2 000)	(2 000)	(2 000)	(2 000)
B. Radfahreranlagen	11 445	13 100	14 000	14 000	14 000
Sammelkonto 5205.5015		(3 000)	(3 000)	(3 000)	(3 000)
C. Lärmschutzsanierungen					
Sammelkonto 5205.5018	2 279	9 770	5 000	5 000	5 500
D. Fussgängeranlagen	12 116	8 270	7 900	4 650	2 750
Sammelkonto 5205.5010		(1 500)	(1 500)	(1 500)	(1 000)
E. Beleuchtungsanlagen					
Sammelkonto 5205.5011	923	1 990	250	1 050	950
F. Verkehrseinrichtungen					
Sammelkonto 5205.5012	1 734	11 690	5 100	4 250	8 350
G. Erneuerungsbauten					
Sammelkonto 5205.5017	21 478	20 580	9 800	10 300	9 700
Total Staatsstrassenbau	93 789	115 155	71 050	70 250	75 750
		(6 800)	(6 500)	(6 500)	(6 000)

Tabelle III **Strassenbauten und Anpassungen im Zusammenhang mit der Glattalbahn**(Beträge in 1000 Fr.)
(in Klammern Anteil Landerwerb)

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 07	2008	Bauprogramm 2009	2010
Einzelobjektkredite					
Konto 5205.5014					
(Objekte > 3 Mio. Franken)					
Abgeschlossene Objekte	35 000 (4 200)	35 000 (4 200)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
5528 Verschiedene Gemeinden					
Abgeltung der baulichen Mehrwerte im Strassenraum aller Glattalbahn-Etappen	10 000 (0)	9 000 (0)	1 000 (0)	0 (0)	0 (0)
5570 Rümlang, Opfikon und Kloten					
Verlängerte Birchstrasse SBB-Unterführung bis Balsberg	52 000 (6 500)	49 000 (4 500)	3 000 (2 000)	0 (0)	0 (0)
Total Konto 5205.5014	97 000	93 000	4 000	0	0
(Einzelobjekte Leistungsauftrag)	(10 700)	(8 700)	(2 000)	(0)	(0)