

4357

Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2007–2009

(vom 4. Oktober 2006)

1. Allgemeines

Nach § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) ist dem Kantonsrat jährlich über das Bauprogramm der Staatsstrassen der nächsten drei Jahre Bericht zu erstatten. Das vorliegende Programm ist neu nach der Struktur des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) aufgebaut und ist als Übergangslösung bis zum Vorliegen der nach dem GVK umgesetzten Fassung zu verstehen. Am 1. Februar 2006 hat der Regierungsrat das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich und am 13. September 2006 das Gesamtverkehrskonzept verabschiedet. Ausserdem wird derzeit die Vorlage 4222 zur Revision des kantonalen Richtplanes, Teil Verkehr, in den Kommissionen des Kantonsrates beraten. Die im Strassenbauprogramm vorgesehenen Vorgaben wurden mit diesen verschiedenen Vorhaben in Übereinstimmung gebracht. Die laufenden Richtplanberatungen wurden im Programm einbezogen.

Das Strassenbauprogramm berücksichtigt den vom Bundesrat im Zusammenhang mit seinem Langfristprogramm vom 2. Juli 2003 festgelegten Finanzrahmen für den Nationalstrassenbau und die voraussichtlichen Auswirkungen der Ausführungsgesetzgebung zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ab 1. Januar 2008, insbesondere auch hinsichtlich der Förderung und Mitfinanzierung wichtiger kantonalen Agglomerationsprogramme zur Verbesserung der gesamtverkehrlichen Infrastruktur. Diesbezüglich sind Leistungssteigerungen im Investitionsbereich kantonalen, regionalen und überkommunalen 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.

Die Investitionsausgaben und -einnahmen für das vorliegende Bauprogramm sind im KEF 2007–2010 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 im Nationalstrassenbau verkleinern, da der Bund dann für die vollständige Finanzierung zuständig sein wird. Nach dem alten Kostenverteilungsschlüssel soll der Kanton Zürich weiterhin alle Projekte mitfinanzieren, 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 Projektübergabe aller übrigen Nationalstrassen-Projekte (Neu- und Ausbau-Projekte wie auch die Unterhaltungsprojekte) wird im Moment mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) diskutiert. Derzeit sind noch einige Fragen offen, u. a. auch der Standort der ASTRA-Filiale zwischen Winterthur und Wil SG, wo zukünftig alle Nationalstrassenprojekte aus dem Kanton Zürich bearbeitet werden. Betreffend Kostenteiler zwischen Bund und Kanton gilt, dass alle Bauarbeiten ab Stichtag vollständig durch den Bund getragen werden. So bezahlt der Bund 100% an die technisch geforderten Lärmschutzwände bei der Einhausung in Schwamendingen, Stadt und Kanton bezahlen die Zusatzwünsche in Form der Einhausung.

Für die Übergabe der laufenden Projekte wie Ausbau Nordumfahrung/3. Röhre Gubrist, Einhausung Schwamendingen und Lärmschutz Grünau sucht der Regierungsrat mit dem ASTRA nach einvernehmlichen Lösungen, damit der Kanton auch weiterhin seinen Einfluss in diesen wichtigen Projekten geltend machen kann.

Im Bereich des Verkehrsmanagements (VM-CH) kann die NFA weit reichende Auswirkungen für den Kanton Zürich haben, wenn alle verkehrslenkenden, -leitenden und -steuernden Massnahmen auf dem Nationalstrassennetz von einer nationalen Zentrale in Emmen (Luzern) aus gesteuert werden sollen. Der Regierungsrat ist bestrebt, im Rahmen einer regionalen Leitzentrale das Verkehrsgeschehen innerhalb der Verkehrsregion in Abstimmung mit dem Bundesamt steuern zu können. Konzeptionelle Arbeiten dazu sind im Gange, ebenso die Verhandlungen mit den Nachbarkantonen und dem Bund.

Gleichzeitig mit der NFA plant der Kanton Zürich die Einführung der neuen Rechnungslegungsvorschriften IPSAS. Beide Projekte haben grosse finanzielle Auswirkungen auf den Strassenfonds. Auf den Zeitpunkt der Einführung von IPSAS wird es zu einer Neubewertung der Investitionen im Strassenbereich kommen. Dadurch wird es voraussichtlich eine erhebliche Aufwertung der bisher getätigten Investitionen geben. Gleichzeitig muss jedoch die Art der Abschreibung der Investitionen in den Nationalstrassenbau geregelt werden, da die Nationalstrassen mit der NFA entschädigungslos an den Bund übergehen. Trotz dieser Abschreibungen wird das Eigenkapital des Strassenfonds als Folge der Aufwertungen voraussichtlich steigen. Im KEF 2007–2010 sind diese Entwicklungen noch nicht berücksichtigt.

3. Strassenbauprogramm für die Jahre 2007–2009

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 Projekteinsprachen 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

Radfahreranlagen

Der weitere Ausbau der Anlagen für Radfahrer basiert 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 Verkehrssicherung auf Schulwegen sowie zur Verbesserung bestehender, jedoch gefährlicher Streckenabschnitte und Radweg-Verzweigungen im Vordergrund.

Mit den im Bauprogramm 2007–2009 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 des Strassengesetzes (LS 722.1) betreffend den Mindestvoranschlagsbetrag für Radfahreranlagen vollumfänglich Rechnung getragen.

Fussgängeranlagen

Die vorgesehenen finanziellen Mittel von insgesamt 24 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 Fussgänger-schutzinseln, die in letzter Zeit von den Gemeinden vermehrt gefordert werden, sowie um ergänzende Trottoirbauten und kombinierte Rad-/Gehwegenanlagen 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 weiterhin 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. Dies wird nach Abschluss der NFA-Beratungen der Eidgenössischen Räte und den Beschlüssen zum Infrastrukturfonds vorgenommen werden können.

Zwischen dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und der Organisationseinheit Verkehr und Infrastruktur Strasse (VIS) wurden die «Finanzierungsgrundsätze für Infrastrukturinvestitionen» für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr festgelegt. Im Jahre 2006 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 und deshalb auf keine Erfahrungswerte zurückgegriffen werden kann, lässt sich derzeit weder für das Jahr 2006 noch für die Folgejahre eine verbindliche Aussage zur Höhe dieser Kosten machen. Diese Aufwendungen können erst nach Vorliegen der entsprechenden Erfahrungswerte und in Abstimmung mit den vorgesehenen Netzanpassungen des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des nächsten Strassenbauprogramms bzw. des vorgesehenen «Rahmenkredites Strassenverkehr» beziffert werden.

3.3 Teil-Programm für den Motorisierten Individualverkehr

Teil Nationalstrassen

Das vorliegende Dreijahresprogramm für die Nationalstrassen enthält in einem ersten Teil die geschätzten Bruttokosten der Neubauten und in einem zweiten Teil die Ausgaben für Abschnitte in Betrieb, die angepasst oder ausgebaut werden müssen. Es beruht vor allem auf dem immer wieder zum Ausdruck gebrachten gemeinsamen politischen Willen von Bund, Kanton Zürich und Zentralschweizer Regierungskonferenz, die Westumfahrung Zürich und die N 4 Knonauer Amt so rasch als möglich in Betrieb zu nehmen, um die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Zürich für die Innerschweiz zu verbessern und um die Stadt Zürich und die Siedlungsgebiete im Knonauer Amt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Hohe Priorität kommt auch dem Ausbau der städtischen Nationalstrasse SN 1, Abschnitt Europabrücke bis Hardstrasse, im Zusammenhang mit dem dringlichen Bau der Tramlinie Zürich West zu. Diese soll im Dezember 2010 in Betrieb genommen werden.

Das vorliegende Bauprogramm (vgl. Tabelle I im Anhang) berücksichtigt das vom Bundesrat am 2. Juli 2003 beschlossene 7. langfristige Bauprogramm für den Nationalstrassenbau im Kanton Zürich. Es birgt allerdings gewisse Risiken hinsichtlich der noch ungewissen Auswirkungen allfälliger Budgetkürzungen des Bundes.

Die in den nächsten drei Jahren vorgesehenen Mittel werden für folgende Strassenabschnitte eingesetzt (Beträge in Tabelle I des Anhangs):

Neubauabschnitte:

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

Die Bauarbeiten im Aeschertunnel und im Verkehrsdreieck Zürich West (Filderen) verlaufen termingerecht. Die Eröffnung dieser Streckenabschnitte ist zusammen mit dem Üetlibergtunnel im Herbst 2008 geplant.

N 4.1.4 Verkehrsdreieck Zürich-Süd: Die Arbeiten am Verkehrsdreieck Zürich Süd laufen ebenfalls gemäss Terminprogramm. Die biologische Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) kann im laufenden Jahr in Betrieb genommen werden. Der Rückbau des Installationsplatzes Gänziloo und die Erstellung der revitalisierten Sihl, Teil 2, startet im Frühjahr 2007 und findet 2009 den Abschluss. 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 weiter geführt, dass die jährlich verfügbaren finanziellen Mittel optimal eingesetzt werden und die Anlagen zeitgerecht auf die Eröffnung des Üetlibergtunnels im Herbst 2008 bereit sind.

N 4.1.5 Üetlibergtunnel: Die Ausbrucharbeiten im 4,4 km langen Üetlibergtunnel wurden mit dem Durchstich in der Röhre Chur am 18. Mai 2006 abgeschlossen. Die Beton- und Ausbauarbeiten im Tunnel dauern noch bis Anfang 2007. Die Innenausstattungen und Betriebseinrichtungen werden bis Mitte 2008 eingebaut. Nach einer mehrmonatigen Testphase soll die Tunnelanlage gemäss Terminprogramm im Herbst 2008 in Betrieb genommen werden.

N 4.1.6/7 Anschluss Wettswil–Knonau–Kantonsgrenze Zug: Die Bauarbeiten am Islisbergtunnel laufen gemäss Terminprogramm. Der Durchstich der Tunnelbohrmaschine (TBM) in der Oströhre erfolgte am 12. Juli 2006, fast genau ein Jahr nach dem Anfahren. Mit dem Abschluss der Rohbauarbeiten ist im Dezember 2007 zu rechnen. Anschliessend erfolgen gestaffelt die Innenausbauarbeiten, die Installation der elektromechanischen Anlagen und aller notwendigen Einrichtungen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Die Inbetriebnahme ist auf Ende 2009, Anfang 2010 geplant.

Die Arbeiten für den Trasseebau auf offener Strecke begannen im Sommer 2005 mit den Kulturerdarbeiten. Abtrags- und Schütтарbeiten werden bis Ende 2006 abgeschlossen sein. Die Rohbauarbeiten für die Überdeckungen Rüteli und Eigi (Gemeinde Mettmenstetten) sowie die Jonentobelbrücke (Gemeinde Affoltern) werden voraussichtlich bis im Frühjahr 2007 dauern.

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 Genehmigungs- 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. Zurzeit ist die Prüfung und Bereinigung aller Stellungnahmen und Anträge sämtlicher Fachstellen durch die Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) im Gange. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 1,15 Mrd. Franken.

Das öffentliche Planaufgaberfahren gemäss § 16 des Strassengesetzes fand im November/Dezember 2005 statt. Nach Abschluss des sehr umfangreichen Einspracheverfahrens ist Ende 2006 die Projektfestsetzung durch den Regierungsrat vorgesehen.

Die Aufnahme der Oberlandautobahn in den Sachplan Verkehr des Bundes erfolgte mit dem Bundesrats-Beschluss vom 26. April 2006. Notwendig ist noch die Aufnahme dieses Vorhabens in den Netzbeschluss des Bundes, der den Eidgenössischen Räten im Jahre 2008 unterbreitet werden soll. Sofern der Bund das Projekt in der vorliegenden Form übernimmt und die Oberlandautobahn Bestandteil des Netzbeschlusses sein wird, kann nach Bereinigung des Rechtsmittelverfahrens frühestens 2009 ein Baubeginn am noch fehlenden Abschnitt erfolgen. Die Bauzeit wird rund sechs Jahre betragen.

Abschnitte in Betrieb, Ausbauten:

N 1.1.1 Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm: Die Bauarbeiten in Dietikon und Oberengstringen an den vom Bund genehmigten Lärmschutzwänden kommen gut voran. Die Anlagen werden voraussichtlich 2007 fertig erstellt sein. Der Lärmschutz und die Gestaltung im Abschnitt Grünau, Stadt Zürich, wird projektiert. Die öffentliche Planaufgabe ist 2007 vorgesehen, die Bauausführung 2008 bis 2010 (zusammen mit der SN 1.4.1, Zürich Westast–Tram Zürich West) geplant.

Das seit der Eröffnung der zusätzlichen Baregg-Tunnelröhre feststellbare höhere Verkehrsaufkommen auf diesem Abschnitt erfordert im Limmattal und den anschliessenden Streckenabschnitten (Nord- und Westumfahrung Zürich) weitere Verkehrs-Beeinflussungs-Anlagen (VBA).

N 1.1.4/5 Töss–Attikon–Hagenbuch: Im Rahmen von Unterhaltmassnahmen müssen 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.

N 4.2.1 Flurlingen bis Oerlingen: Das Ausführungsprojekt für den minimalen Ausbau auf vier Streifen (Miniautobahn) gelangte im Herbst 2004 zur öffentlichen Auflage. Die Einspracheverhandlungen sind abgeschlossen. Die Projektfestsetzung durch das UVEK hat sich allerdings verzögert und wird erst im Herbst 2006 erwartet. Sofern keine weiteren Rechtsmittel ergriffen werden und die Finanzierung gesichert ist, wird mit den baulichen Vorarbeiten 2008 begonnen.

N 11.1.1 Glatt bis Flughof: Die Bauarbeiten an der Überdeckung Opfikon und der Flughafenaubahn sind beendet. 2007 fallen nur noch Kosten für Abschlussarbeiten für die Verkehrssteuerungsanlagen sowie für Honorare im Zusammenhang mit Ausführungsplänen und Abrechnungen an.

N 20.1.1 / N 20.1.2, Weiningen–Glatbrugg (Nordumfahrung Zürich): Das generelle Projekt für den Ausbau der Nordumfahrung einschliesslich der dritten Tunnelröhre am Gubrist liegt vor. In den nächsten zwei Jahren fallen vorab Projektierungskosten für die Ausarbeitung des Ausführungs- und Detailprojekts an. Zu den im Programm ausgewiesenen Investitionskosten von rund 890 Mio. Franken ergeben sich in der Folge für die Instandsetzung der beiden bestehenden Gubristtunnel-Röhren und die Sanierung des Stelzentunnels weitere finanzielle Aufwendungen von rund 220 Mio. Franken. Nach den Grundsätzen der NFA sind für die «Nordumfahrung Zürich» somit insgesamt 1,1 Mrd. Franken durch den Bund zu finanzieren. Ab 2008 ist mit ersten Bauarbeiten zu rechnen.

SN 1.4.1 Europabrücke–Letten: Das Ausführungsprojekt für den Abschnitt Europabrücke–Hardstrasse ist zusammen mit der neuen Tramlinie Zürich West im April 2005 öffentlich aufgelegt worden. Die Projektgenehmigungen beider Projekte sind vom UVEK/BAV auf Herbst 2006 in Aussicht gestellt worden. Ein Baubeginn ist Ende 2007 geplant und die Inbetriebnahme im Dezember 2010.

SN 1.4.4 Schöneich–Aubrugg, Lärmschutz: Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat im November 2005 eine Kreditvorlage mit Finanzierungsschlüssel für den Bau einer Einhausung des Autobahnabschnittes zwischen Schöneichtunnel und Aubrugg vorgelegt. Das Projekt ist mit Kosten von rund 206 Mio. Franken einschliesslich MWSt (davon Anteil Ausweitung der Saatlenstrasse 25 Mio. Franken einschliesslich MWSt) veranschlagt. Der Bund übernimmt einen Kostenanteil von 115 Mio. Franken, der Kanton 51 Mio. Franken und die Stadt Zürich 40 Mio. Franken. Der Kantonsrat hat dem Kredit von 51 Mio. Franken im Februar 2006 zugestimmt (das Referendum wurde nicht ergriffen). Die Stimmberechtigten der Stadt Zürich haben in der Volksabstimmung vom 24. September 2006 den Kredit ebenfalls gutgeheissen. Die Bauausführung ist von 2009 bis 2012 geplant.

3.4 Teil-Programm für den Motorisierten Individualverkehr

Teil Staatsstrassen

Wie im letztjährigen Bauprogramm 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: Für die neue Strassenführung liegen drei Varianten vor, aus denen anschliessend an die interne Vernehmlassung die beste Lösung für eine Vorlage an den Kantonsrat ausgearbeitet wird. Die Bauarbeiten sind in der Investitionsrechnung auf Grund des Massnahmenplans Haushaltsgleichgewicht 06 (MH 06) erst ab 2009 vorgesehen.

Umfahrung Ottenbach–Obfelden: Mit der Eröffnung der N 4 im Knonaueramt werden die Gemeinden Ottenbach und Obfelden mit wesentlich mehr Durchgangsverkehr belastet. Der Kanton plant den Bau einer Umfahrungsstrasse als Zubringer zum N 4-Anschluss Affoltern a. A. Die derzeitigen Projektierungsarbeiten und die vertiefte Untersuchung von Tunnelvarianten sollten bis Ende 2006 abgeschlossen sein. Ab 2007 wird das Bauprojekt erarbeitet.

Uster, Ortsumfahrung West: Für die Ortsumfahrung einschliesslich niveaufreier Kreuzung der SBB-Linie hat die Zweckmässigkeitsbeurteilung eine gute Kosten-Nutzen-Wirksamkeit ausgewiesen. 2007 soll das generelle Projekt dem Kantonsrat zur Kreditbewilligung vorgelegt werden. Die Ausarbeitung des Ausführungsprojekts und die Projektfestsetzung erfolgen 2007. Die Bauarbeiten sind in den Jahren 2008 und 2009 vorgesehen.

Im Rahmen des MH 06 wurde auch eine Optimierung des Projektes vorgeschlagen. Unter Einhaltung des vom Regierungsrat festgelegten Sparziels wird aber an den wesentlichen Netzelementen des Projektes festgehalten.

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 Zustimmung durch den Kantonsrat einem Kostenbeitrag von je Fr. 600 000 zugestimmt. 2006 und 2007 sollen das generelle Projekt, die Kreditvorlage, die Projektfestsetzung und die Ausarbeitung des Ausführungsprojekts erfolgen. Der Bau ist ab 2008 vorgesehen.

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 Ausführungssterminen.
- 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. Radfahreranlagen

Siehe Punkt 3.1

C. Lärmschutz-Sanierungen

Die Kosten der in der eidgenössischen Lärmschutzverordnung verlangten Sanierungsmassnahmen gehen nach dem im Umweltschutzgesetz verankerten Verursacherprinzip grundsätzlich zu Lasten des Strasseneigentümers. Ab 2004 verminderte sich die Bundesbeteiligung infolge des Entlastungsprogramms EP 03 von 46% auf 23%, so dass der Kanton Zürich auch in den nächsten Jahren entsprechend stärker belastet wird.

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. Fussgängeranlagen

Siehe Punkt 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 Tunneln.

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

F. Verkehrseinrichtungen

Die im Programm eingestellten Beträge sind für neue Betriebs-einrichtungen zur Verkehrssteuerung des strassengebundenen Gesamtverkehrs sowie für Verkehrsregelungs- und Überwachungsanlagen, die bereits bestehen, jedoch erneuert und gleichzeitig für den Gesamtverkehrsablauf optimiert werden müssen. Das regionale Verkehrssteuerungssystem (RVS) im Teilgebiet A (Raum Opfikon-Kloten) kann etappenweise realisiert werden.

Den Einrichtungen für das Verkehrsmanagement kommt in Zukunft eine grössere Bedeutung in der Umsetzung der Zielsetzung des GVK zu. Insbesondere die Steigerung der Gesamtleistungsfähigkeit wie auch die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs wird weitere Ausbauten der Verkehrseinrichtungen bedingen. Entsprechende Konzepte sind für die Regionen Limmattal, Glattal und Winterthur in Vorbereitung und werden in den kommenden Jahren umgesetzt.

G. Erneuerungsbauten

Vom erforderlichen Erneuerungsbedarf von durchschnittlich 21 Mio. Franken pro Jahr 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 2007 166 Mio. Franken, 2008 169 Mio. Franken und 2009 178 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 2005	Schätzung 2006	Bauprogramm		
			2007	2008	2009
Tabelle I Nationalstrassenbau	508	502	475	465	461
Tabelle II Staatsstrassenbau (inkl. Erneuerungen)	50	75	89	96	95
Insgesamt Bruttoinvestitionen	558	578	564	561	556

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

(Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2005	Schätzung 2006	Bauprogramm		
			2007	2008	2009
Nationalstrassen	101	93	84	83	84
Staatsstrassen (inkl. Erneuerungen)	38	73	82	86	94
Insgesamt Nettoinvestitionen	139	166	166	169	178
Fondsbelastung (Abschreibungen)	91	97	104	111	116
Bundesanteile an Nationalstrassen	407	409	391	382	377

Zur Finanzierung der Strassenausbauten und -anpassungen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahnen 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. Für die Ausführung der einzelnen Objekte sind folgende Objektkredite freigegeben worden:

- Objekt 041, Opfikon/Zürich, verlängerte Aubruggstrasse, Thurgauerbis Hagenholzstrasse:
Der Bruttokredit beträgt 19 Mio. Franken. Die Bauarbeiten sind zurzeit im Gang. Der Fertigstellungstermin ist Ende 2006.
- Objekt 128, Verschiedene Gemeinden, Abgeltung der baulichen Mehrwerte im Strassenraum aller Glattalbahn-Etappen:
Der Bruttokredit beträgt 10 Mio. Franken. Mit den baulichen Vorarbeiten kann frühestens im Herbst 2006 begonnen werden.
- Objekt 129, Stadt Zürich, Thurgauerstrasse, Anpassungen:
Der Bruttokredit beträgt 6 Mio. Franken. Der Fertigstellungstermin ist Ende 2006.
- Objekt 605, Dübendorf, Zürichstrasse, Anpassung Knoten Sonnental:
Der Bruttokredit beträgt 3 Mio. Franken. Das Bauwerk ist fertig gestellt.
- Objekt 638, Dübendorf, Ringstrasse, Abschnitte «Nord» und «Süd», Neugut- bis Zürichstrasse:
Der Bruttokredit beträgt 7 Mio. Franken. Das Bauwerk ist fertig gestellt.
- Objekt 700, Rümlang/Opfikon/Kloten, verlängerte Birchstrasse, SBB-Unterführung bis Balsberg:
Der Bruttokredit beträgt 52 Mio. Franken. Die Bauarbeiten sind zurzeit im Gang. Der Fertigstellungstermin ist Ende 2008.

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 nun, dieses für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich wichtige Themenfeld aus einer gesamtverkehrlichen und damit verkehrsträgerübergreifenden Sicht zu führen. Eine langfristig ge-

sicherte Finanzierung des Betriebs und Unterhalts sowie der Investitionen im Verkehrsbereich ist ein wichtiges Ziel des Regierungsrates. Eine Gesamtbeurteilung der Finanzierungsthematik kann vorgenommen werden, sobald die Ergebnisse der NFA-Beratungen vorliegen und sich die neuen Regelungen der Bahnreform 2, die zur Überarbeitung an den Bundesrat zurückgewiesen worden war, abzeichnen.

Im Rahmen des GVK erfolgte eine Betrachtung des heutigen Finanzierungssystems. Dieses kommt zum Schluss, dass sich die bestehenden Finanzierungen für den Strassenverkehr im Wesentlichen bewährt haben, teilweise aber Verbesserungspotential 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 wird geprüft, ob 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 2 bis 4 Jahren) dem Kantonsrat zur Genehmigung vorgelegt werden soll. Analog dem Strategieprozess beim öffentlichen Verkehr ist vorgesehen, den Strategiebeschluss und den Rahmenkredit alle zwei Jahre dem Kantonsrat zu unterbreiten.

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.

Mittelfristigen Handlungsbedarf sieht der Regierungsrat bei der Mittelerhebung für den Strassenfonds. Hier wird eine Ablösung des heutigen starren Systems der Motorfahrzeugabgaben durch ein verursachergerechteres, d. h. dynamisches und leistungsabhängiges System geprüft.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Der Staatsschreiber:
Diener Husi

AnhangTabelle I **Nationalstrassenbau**(Beträge in 1000 Fr.)
(in Klammern Anteil Landerwerb)

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 06	2007	Bauprogramm 2008	2009
Neubauabschnitte:					
N 20.1.4					
Umfahrung Birmensdorf	1 350 000	1 170 000	87 000	47 000	41 000
Anschluss Urdorf-Süd bis Anschluss Wettswil	(26 000)	(23 000)	(1 000)	(1 000)	(1 000)
N 4.1.4					
Verkehrsdreieck Zürich-Süd	345 000	307 000	21 000	10 800	2 700
N 3 (Brunau) bis Üetlibergtunnel	(12 000)	(9 500)	(900)	(900)	(700)
N 4.1.5					
Üetlibergtunnel	1 120 000	945 000	85 700	40 900	12 500
Brunau bis Anschluss Wettswil	(5 000)	(1 700)	(1 100)	(1 100)	(1 100)
N 4.1.6					
Anschluss Wettswil bis Knonau	1 018 000	599 000	154 000	99 000	66 700
	(28 000)	(18 800)	(2 000)	(2 000)	(2 000)
N 4.1.7					
Knonau bis Kantonsgrenze Zug	36 000	10 200	7 500	9 100	7 700
	(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)
Insgesamt Neubauabschnitte	5 009 000	3 031 000	355 200	231 800	160 600
	(78 000)	(53 000)	(5 000)	(6 000)	(6 800)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 06	2007	Bauprogramm 2008	2009
Abschnitte in Betrieb, Ausbauten:					
N 1.1.1					
Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm Lärmschutz und Verkehrs- beeinflussungsanlagen (VBA)	61 000	28 500	10 000	17 200	5 300
N 1.1.4 / N 1.1.5					
Töss bis Hagenbuch Aus- und Erneuerungsbauten	250 000	12 000	30 000	87 600	88 000
N 4.2.1					
Flurlingen bis Oerlingen Minimalausbau und Lärmschutz	154 000	5 100	28 200	57 300	50 500
N 11.1.1					
Glatt bis Flughafen Standstreifen und Lärmschutz	157 000	154 300	2 700	0	0
N 20.1.1 / N 20.1.2					
Nordumfahrung Zürich Weiningen (N 1) bis Glattbrugg	890 000	8 000	4 200	12 700	60 100
SN 1.4.1					
Europabrücke bis Letten	110 000 (27 000)	11 000 (5 000)	7 000 (5 000)	17 000 (7 000)	47 500 (7 000)
SN 1.4.4					
Schöneich bis Aubrugg Lärmschutz	191 000	900	4 000	3 000	16 000
N 1.1.3					
Neugut bis Töss	100 000	8 000	24 400	32 100	20 600
N 3.1.1					
Albisstrasse bis Kantonsgrenze SZ	60 000	0	2 100	6 400	11 900
N 20.1.1					
Anpassung Birchstrasse	7 000	0	7 000	0	0
Insgesamt Ausbaubabschnitte	1 813 000 (27 000)	227 800 (5 000)	119 600 (5 000)	233 300 (7 000)	299 900 (7 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 06	2007	Bauprogramm 2008	2009
Zusammenfassung:					
Übertrag Neubauabschnitte	5 009 000 (78 000)	3 031 200 (53 000)	355 200 (5 000)	231 800 (6 000)	160 600 (6 800)
Übertrag Ausbauabschnitte	1 813 000 (27 000)	227 800 (5 000)	119 600 (5 000)	233 300 (7 000)	299 900 (7 000)
Total Nationalstrassenbau (Konten 8400.5020/5021)	6 822 000 (105 000)	3 259 000 (58 000)	474 800 (10 000)	465 100 (13 000)	460 500 (13 800)

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

	Rechnung 2005	Geschätzt 2006	2007	Bauprogramm 2008	2009
A. Fahrbahnbauten					
A1. Konto 8400.5014	417	100	3 290	8 000	6 200
Summe Einzelobjekte > 3 Mio.		(0)	(300)	(300)	(300)
A2. Konto 8400.5013	11 660	18 000	20 000	20 000	20 000
Sammelkonto		(1 000)	(2 000)	(2 000)	(2 000)
B. Radfahreranlagen					
Sammelkonto 8400.5015	8 126	13 000	13 100	13 080	14 180
		(3 000)	(3 000)	(3 000)	(3 000)
C. Lärmschutzsanierungen					
Sammelkonto 8400.5018	1 223	4 000	9 800	10 500	12 300
D. Fussgängeranlagen					
Sammelkonto 8400.5010	8 530	7 000	8 270	8 450	7 800
		(1 000)	(1 000)	(1 500)	(1 500)
E. Beleuchtungsanlagen					
Sammelkonto 8400.5011	603	1 800	1 990	1 300	1 050
F. Verkehrseinrichtungen					
Sammelkonto 8400.5012	2 781	8 200	11 690	11 800	11 030
G. Erneuerungsbauten					
Sammelkonto 8400.5017	17 062	23 300	20 580	22 840	21 980
Total Staatsstrassenbau	50 402	75 400	88 720	95 970	94 540
		(5 000)	(6 800)	(6 800)	(6 800)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 06	2007	Bauprogramm 2008	2009
Einzelobjektkredite					
Konto 8400.5014					
(Objekte > 3 Mio. Franken)					
041 Opfikon/Zürich					
Verlängerte Aubruggstrasse	19 000	17 500	1 500	0	0
Thurgauer- bis Hagenholzstrasse	(2 200)	(2 200)	(0)	(0)	(0)
128 Verschiedene Gemeinden					
Abteilung der baulichen Mehrwerte im Strassenraum aller Glattalbahn-Etappen	10 000 (0)	3 000 (0)	4 000 (0)	3 000 (0)	0 (0)
129 Stadt Zürich					
Thurgauerstrasse	6 000	5 000	1 000	0	0
Anpassungen	(500)	(300)	(200)	(0)	(0)
605 Dübendorf					
Zürichstrasse, Anpassungen	3 000	3 000	0	0	0
Knoten Sonnental	(400)	(400)	(0)	(0)	(0)
638 Dübendorf					
Ringstrasse, Abschnitte «Nord» und «Süd», Neugutstrasse bis Zürichstrasse	7 000 (1 100)	7 000 (1 100)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
700 Rümlang, Opfikon und Kloten					
Verlängerte Birchstrasse	52 000	40 500	8 500	3 000	0
SBB-Unterführung bis Balsberg	(6 500)	(2 500)	(2 000)	(2 000)	(0)
Total Konto 8400.5014	97 000	76 000	15 000	6 000	0
(Einzelobjekte Leistungsauftrag)	(10 700)	(6 500)	(2 200)	(2 000)	(0)