

4108

Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2004–2006

(vom 24. September 2003)

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 berücksichtigt die vom Bundesrat vorgenommenen Kürzungen im Nationalstrassenbau (durchschnittlich 25 Mio. Franken pro Jahr) gemäss seinem Langfristprogramm vom 2. Juli 2003 sowie die im Rahmen des Sanierungsprogramms 04 vorgenommenen Investitionskürzungen bei den Staatsstrassen (durchschnittlich 10 Mio. Franken pro Jahr). Der Aufwand für die Bauten, die im Leistungsauftrag der Glattalbahn ausgeführt und finanziert werden, wurde nicht gekürzt.

Infolge einer ausserordentlichen Entwicklung der Nettoinvestitionen für Grossbauten des Nationalstrassennetzes in den letzten 4 bis 5 Jahren (Anstieg von 50 Mio. Franken pro Jahr auf rund 100 Mio. Franken pro Jahr) nehmen nun die Kapitalfolgekosten ebenfalls stark zu (zurzeit gut 8 Mio. Franken pro Jahr). Ihre Deckung erfordert dringend und unaufschiebbar eine Erhöhung der Einnahmen des Strassenfonds. Andernfalls wird ein ausserordentlich einschneidender Leistungsabbau vor allem im Staatsstrassenunterhalt sowie in der Planung und Projektierung von staatseigenen Bauten unumgänglich.

Das Bauprogramm für die Jahre 2004 bis 2006 gliedert sich in die Abschnitte National- und Staatsstrassenbau. Der jährliche Nettoinvestitionsbedarf steigt von bisher 133 auf 175 bis 180 Mio. Franken an (vgl. nachfolgende Tabellenübersicht).

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 Landenerwerb sowie Verzögerungen aus baulichen, nicht voraussehbaren terminlichen und witterungsbedingten Gründen, wirken sich auf die Programmabwicklung aus. 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 2002	Schätzung 2003	Bauprogramm		
			2004	2005	2006
Tabelle I Nationalstrassenbau	423	500	510	510	500
Tabelle II Staatsstrassenbau (inkl. Erneuerungen)	49	40	60	80	75
Insgesamt Bruttoinvestitionen	472	540	570	590	575

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

(Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2002	Schätzung 2003	Bauprogramm		
			2004	2005	2006
Nationalstrassen	91	100	100	105	105
Staatsstrassen (inkl. Erneuerungen)	42	33	55	75	70
Insgesamt Nettoinvestitionen	133	133	155	180	175
Fondsbelastung (Abschreibungen)	75	81	89*	100*	124*
Bestand Strassenfonds Ende Jahr	6,8	5,6	0,1	1,6	0,2

*Mit Zusatzabschreibungen Strassen Glattal

Die jährlichen Abschreibungen am Verwaltungsvermögen aus Eigeninvestitionen liegen gegenwärtig immer noch tiefer als vor zehn Jahren; dies insbesondere wegen der dauernd sehr zurückhaltenden Investitionstätigkeit im Bereich der Staatsstrassen. Zur Finanzierung der zusätzlichen Nettoinvestitionen von rund 80 Mio. Franken ab 2004 für Strassenbauten im Zusammenhang mit der Glattalbahn und deren jährlichen Abschreibungen sind im Finanzplan des Strassenfonds für die Jahre 2005 bis 2008 je 20 Mio. Franken projektbezogen eingesetzt.

2. Nationalstrassenbau

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 Knonaueramt 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 Knonaueramt vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

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 der Entlastungsmassnahmen 2003 des Bundes, die bezüglich Nationalstrassenbau im Detail noch nicht konkretisiert sind und über die vorerst die eidgenössischen Räte beraten und entscheiden müssen. Gemäss Prioritätensetzung des Bundes ist davon auszugehen, dass Ausbauvorhaben (wie z. B. bei der N 4 Weinland) und Verkehrsbeeinflussungsanlagen (wie z. B. im Limmattal) im Terminprogramm möglicherweise weiter hinausgeschoben werden müssen und die Lösung der örtlichen Probleme damit zusätzlich erschwert wird.

Der Bau der Nationalstrassen ist eine Bundesaufgabe, zu der die Kantone beizutragen haben. Der Kanton Zürich ist mit dem Vollzug beauftragt und ist bundesrechtlich verpflichtet, einen Anteil von rund 20% an den Baukosten zu übernehmen. Dieser beträgt rund 100 Mio. Franken pro Jahr und löst seit einigen Jahren stark steigende Kapitalfolgekosten aus, die infolge der beschränkten Mittel im Strassenfonds nur über einen massiven Leistungsabbau beim Staatsstrassenunterhalt und -bau finanziert werden können. Die noch verfügbaren Mittel für rein kantonale Aufgaben im Strassenwesen werden dadurch deutlich geschmälert, insbesondere auch für Planungen und Projektierungen dringlicher Vorhaben.

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: Die Bauarbeiten kommen gut voran. Im Eggraintunnel werden noch vor Ende 2003 und im Hafnerbergtunnel ab Mitte 2004 die Innenausbauten begonnen. Die Fertigstellungsarbeiten der Anschlüsse Urdorf Süd (Bergermoos), Uitikon (Waldeggstrasse) und Birmensdorf (Lielistrasse) erfolgen 2004 und 2005. Im Frühjahr 2006 ist eine Teileröffnung der N 20.1.4 bis zum Anschluss Birmensdorf vorgesehen. Beim Verkehrsdreieck Filderen sind die Arbeiten im Gang. Die Eröffnung ist zusammen mit dem Üetlibergtunnel geplant.

N 4.1.4 Verkehrsdreieck Zürich-Süd: Die Arbeiten am Bauwerk «Überdeckung Äntlisberg» sind seit September 1999 im Gange und werden voraussichtlich 2004 beendet sein. Der Rohbau der Oströhre ist abgeschlossen. Die Innenausbauarbeiten und die Installation der elektromechanischen Ausrüstung sind im Gange. Die Gestaltung und Bepflanzung der oberirdischen Anlagen wird eine der letzten grösseren Arbeiten sein. Die Bauarbeiten zur Erstellung der Verzweigungsbauwerke N 4 / N 3 des Verkehrsdreiecks Brunau werden zeitlich gestaffelt so in Angriff genommen, dass die jährlich verfügbaren finanziellen Mittel optimal eingesetzt und die Bauwerke spätestens mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels in Betrieb genommen werden können.

N 4.1.5 Üetlibergtunnel: Die Tunnelvortriebe im Lockergestein aus Richtung Wettswil und Zürich werden gegen Ende 2003 abgeschlossen sein. Der Sprengvortrieb in der Molassestrecke Eichholz zwischen Wettswil und Stallikon wird bis Mitte 2004 dauern. Von der zwischen Birmensdorf und Stallikon liegenden Baugrube Reppischtal aus wird die 2800 m lange «Molassestrecke Üetliberg» in zwei Schritten mechanisch aufgeföhren. Der Pilotstollenvortrieb mit einer Tunnelbohrmaschine von 5 m Durchmesser wird in beiden Tunnelröhren Anfang 2004 beendet sein. Die Vergrösserung des Pilotstollens zu einem Tunnel von 14 m Durchmesser erfolgt seit April 2003 mit einer Erweiterungsmaschine. Aus heutiger Sicht sollten die Tunnelrohbauten im Herbst 2006 beendet sein. Anschliessend erfolgt der Innenausbau (Zentralen, elektromechanische Einbauten, Beläge usw.). Im Portalbereich Zürich ist seit Mitte 2003 die Betriebszentrale im Bau. Die Rohbauarbeiten der Portalstation auf der Seite Wettswil und der Lüftungszentrale Reppischtal beginnen im Frühjahr 2004. Mit einer Inbetriebnahme der gesamten Tunnelanlagen wird ab 2008 gerechnet.

N 4.1.6/7 Anschluss Wettswil-Knonau-Kantonsgrenze Zug: Die Bauarbeiten für den Voreinschnitt Nord des Islisbergtunnels sind abgeschlossen. Der Autobahnanschluss Affoltern und die neue Obfelderstrasse sind im Bau. Die Arbeiten für die Transportpisten und den Trasseebau auf der offenen Strecke werden ab 2004 aufgenommen. Mit den Bauarbeiten der Überdeckungen Rüteli und Eigi, Gemeinde Mettmenstetten, und der Jonentobelbrücke in Hedingen wird im Sommer 2004 begonnen.

Nachdem der Bundesrat am 14. März 2003 zusätzliche Mittel für den Bau der N 4 im Knonaueramt freigegeben hat, konnte der Werkvertrag mit der Arbeitsgemeinschaft Islisbergtunnel unterzeichnet werden. Die Installations- und Vorarbeiten sind am 2. Juni 2003 aufgenommen worden, und der Lockergesteinsvortrieb ist im Gange. Im 1. Quartal 2004 werden die Tunnelbohrmaschine und der Nachläufer

montiert. Das Anfahren der Tunnelbohrmaschine ist auf April 2004 vorgesehen. Auch der Beginn des Aushubes für den Voreinschnitt des Südportals in Zwillikon ist auf dieses Datum geplant. Die Bauarbeiten an der Vorflutleitung Bäckental (Stollen) haben im Juni 2003 begonnen und dauern bis Mai 2005. Die Inbetriebnahme gemäss dem 7. langfristigen Bauprogramm des Bundes ist bis 2010 vorgesehen.

N 4.2.8/9 Andelfingen-Henggart-Winterthur: Diese beiden Abschnitte sind im Programm nicht mehr aufgeführt. Die Landumlegungsgenossenschaft N 4.2.8 konnte Mitte 2003 aufgelöst werden. Die Ausführungspläne der beiden Abschnitte stehen kurz vor der Fertigstellung. Es fallen nur noch geringfügige Honorarkosten für Ausführungspläne und Abrechnungen an.

SN 1.4.1 Hardturm-Letten: Das generelle Projekt Hardturm-Letten ist beim Bund eingereicht worden. Die Genehmigung durch den Bundesrat wird Anfang 2004 erwartet. Anschliessend beginnt die Bearbeitung des Ausführungsprojektes für den Bauabschnitt Hardturm bis Hardstrasse.

SN 3.4.1 Letten-Sihlhölzli: Im Rahmen der Strategie Hochleistungsstrassen muss dieser Abschnitt des städtischen Nationalstrassenetzes überarbeitet werden. Die im Programm vorgesehenen finanziellen Mittel sind zur Bearbeitung des neuen Strassenkonzeptes und für die generelle Projektierung seiner Nationalstrassenteile vorgesehen.

Abschnitte in Betrieb:

N 1.1.1 Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm: Die Bauarbeiten für die Lärmschutzwände haben begonnen. Sie dauern bis 2006.

Mit der Eröffnung der dritten Röhre des Baregg隧nells Ende 2004 ist auf der Limmattalautobahn und den anschliessenden Streckenabschnitten (Nord- und Westumfahrung Zürich) mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Die Sofortmassnahmen für die Verkehrslenkung im Bereich Limmattal/Gubristtunnel kosten rund 7 Mio. Franken.

N 1.1.3 Neugut bis Töss: Die Verzögerung der Umbau- und Sanierungsarbeiten am Anschluss Neugut (Wallisellen) infolge einer unvorhergesehenen Altlastsanierung konnte aufgeholt werden. Die Hauptarbeiten können termingerecht mit dem Einbau der Deckbeläge im Sommer 2004 abgeschlossen werden.

N 1.1.4 Töss bis Wülflingen: Es fallen noch ausstehende Entschädigungen für Lärmschutzsanierungen an Gebäuden sowie die Honorarkosten für Ausführungspläne an.

N 3.1.1 Albisstrasse bis Kantonsgrenze Schwyz: Auf der Strecke Adliswil–Kilchberg–Rüschlikon–Thalwil ist in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden ein Lärmschutz- und Gestaltungsprojekt in Arbeit. Die Massnahmen sollen gleichzeitig mit der bereits geplanten Strassensanierung in den Jahren 2008 und 2009 umgesetzt werden.

N 4.2.1 Flurlingen bis Oerlingen: Das generelle Projekt für den minimalen Ausbau auf vier Streifen (Miniautobahn) wurde am 9. April 2003 durch den Bundesrat genehmigt und zur Bearbeitung des Ausführungsprojektes mit Umweltverträglichkeitsbericht Stufe 3 freigegeben. Die öffentliche Auflage des Projektes ist für das 3. Quartal 2004 vorgesehen. Sofern Rechtsmittelverfahren ausbleiben, kann vorbehältlich der Baufreigabe durch den Bund mit den Bauvorbereitungsarbeiten bereits vor Ende 2005 begonnen werden.

Der bisher noch fragliche Standort für die Anlage und den Betrieb einer Lastwagenkontrollstelle auf Gemeindegebiet Uhwiesen wurde vor Jahresfrist durch den Bund festgelegt. Auf Grund der neuesten Prioritätenliste kann diese Kontrollanlage jedoch erst ab 2008 erstellt und in Betrieb genommen werden.

N 11.1.1 Glatt bis Flughafen: Die Bauarbeiten an der «Überdeckung Opfikon» kommen zügig voran. Es zeichnet sich ab, dass die neuen Hauptfahrstreifen im Ausbaubereich bereits Ende 2004 dem Betrieb übergeben werden können.

N 20.1.1 / N 20.1.2 Weiningen–Glatbrugg (Nordumfahrung Zürich): Die Projektierungsarbeiten für das generelle Ausbauprojekt der Nordumfahrung einschliesslich der dritten Tunnelröhre am Gubrist können voraussichtlich bis Ende 2004 abgeschlossen werden. In den Folgejahren fallen vorab Projektierungskosten für die Ausarbeitung des allgemeinen Bauprojektes an. Ohne eine allfällige Kapazitätserweiterung beim Stelzentunnel muss aus heutiger Sicht mit Kosten von rund 700 Mio. Franken gerechnet werden.

3. Staatsstrassenbau

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

A. *Fahrbahnbauten*

A1. Objekte über 3 Millionen Franken

Infolge der ungenügenden finanziellen Mittel im Strassenfonds können im Strassenbauprogramm bis auf weiteres keine neuen Objekte mehr eingestellt werden.

Gegenüber dem letztjährigen Bauprogramm wurde jedoch die Tabelle II unter dem Titel «Objekte im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn» mit weiteren Objekten des massgeblichen Rahmenkredites ergänzt und neu strukturiert. Mit Beschluss vom 23. September 2002 hat der Kantonsrat für diese Strassenbauten und anderweitige Anpassungen im Zusammenhang mit dem Bahnprojekt einen Rahmenkredit von 97 Mio. Franken bewilligt. Nach dem Zustandekommen des Referendums wurde der Gesamtvorlage in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2003 zugestimmt. Damit sind gleichzeitig auch die vier Objektkredite der 1. Etappe mit insgesamt 35 Mio. Franken bewilligt worden. Es handelt sich um folgende vier Projekte, von denen der Regierungsrat mit Beschluss vom 30. April 2003 bereits drei festgesetzt hat:

- Objekt 041, Opfikon/Zürich, verlängerte Aubruggstrasse, Thurgauer- bis Hagenholzstrasse:
Der Bruttokredit beträgt 19 Mio. Franken. Mit baulichen Vorarbeiten kann frühestens im Herbst 2003 gerechnet werden.
- Objekt 067, Stadt Zürich, Thurgauerstrasse, Anpassungen:
Der Bruttokredit beträgt 6 Mio. Franken. Die Projektfestsetzung steht noch aus. Die Festlegung des Bauterminplans und die formelle Abwicklung des Vorhabens bedürfen noch der detaillierten Absprache mit dem Tiefbauamt der Stadt Zürich.
- Objekt 605, Dübendorf, Zürichstrasse, Anpassungen Knoten Sonental:
Der Bruttokredit beträgt 3 Mio. Franken. Mit den Hauptarbeiten kann voraussichtlich im Sommer 2004 begonnen werden.
- Objekt 638, Dübendorf, Ringstrasse, Abschnitte «Nord» und «Süd», Neugut- bis Zürichstrasse:
Der Bruttokredit beträgt 7 Mio. Franken. Mit baulichen Vorarbeiten kann frühestens im Herbst 2003 gerechnet werden.
Ein Vorhaben steht im Zusammenhang mit der zweiten Bauetappe der Glattalbahn.
- Objekt 700, Rümlang/Opfikon/Kloten, verlängerte Birchstrasse, SBB-Unterführung bis Balsberg:
Der Objektkredit von 52 Mio. Franken ist als Teil des Rahmenkredites von 97 Mio. Franken vom Regierungsrat noch zu bewilligen.
Der voraussichtliche Baubeginn ist 2005 geplant.

A2. Fahrbahnbauten bis 3 Millionen Franken

Im Rahmen des Sanierungsprogramms 04 müssen die durchschnittlichen Jahresbeträge von bisher 9,3 Mio. Franken um 5,5 Mio. Franken auf 3,8 Mio. Franken zurückgenommen werden, was einer Kürzung um rund 60% entspricht. Mit den noch verfügbaren Mitteln lassen sich gerade noch die nötigsten Fahrbahnanpassungen im Zusammenhang mit unaufschiebbaren Werkleitungsbauten innerorts verwirklichen. Insbesondere sind folgende, in Zusammenarbeit mit Gemeinden und der Verkehrspolizei zu koordinierende Massnahmen innerorts nicht mehr möglich:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Staus an Knoten durch bauliche und steuerungstechnische Verbesserungen;
- Vorkehrungen zur Verkehrsberuhigung und zur Verflüssigung des Verkehrs sowie zur Gestaltung des Strassen- und Lebensraums in den Dörfern.

B. Radfahreranlagen

Mit den im Bauprogramm 2004–2006 vorgesehenen Mitteln von insgesamt 23,1 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. Mit dem Sanierungsprogramm 04 werden die jährlich verfügbaren Mittel von 10,9 Mio. Franken um 3,2 auf durchschnittlich 7,7 Mio. Franken vermindert. Damit kann § 28 Abs. 2 des Strassengesetzes (LS 722.1) betreffend den Mindestvoranschlagsbetrag für Radfahreranlagen nicht mehr vollumfänglich Rechnung getragen werden.

B1. Radfahreranlagen über 3 Millionen Franken

Das einzige im Bauprogramm noch verbliebene grössere Vorhaben, Objekt 508, Bäretswil/Bauma, Radweg Bussental, Adetswilerstrasse bis Bauma, muss infolge einer noch unerledigten Projekteinsprache in Etappen ausgeführt werden. Die Objektkreditbewilligung erfolgte mit Kantonsratsbeschluss vom 4. September 2000. Die Erstellung eines von der Strasse abgesetzten Radweges wird unter Berücksichtigung des regionalen Naturschutzgebiets «Hüttenried» in erster Linie den Schulweg von Neuthal nach Bäretswil sichern. Die Bauarbeiten der ersten Etappe sind im Gang und dauern voraussichtlich bis Ende 2004. Mit der Realisierung der zweiten Etappe kann in den Folgejahren gerechnet werden.

B2. Radfahreranlagen bis 3 Millionen Franken

Mit den im Programm 2004–2006 vorgesehenen Mitteln von jährlich 7 Mio. Franken wird der Bau des Radwegnetzes weitergeführt. Bei den Projekten handelt es sich vorwiegend um Anlagen zur Schliessung von Radweglücken, vor allem zur Sicherung von Schulwegen.

C. Lärmschutzsanierungen

Die Kosten der in der Lärmschutzverordnung verlangten Sanierungsmassnahmen gehen entsprechend dem im Umweltschutzgesetz verankerten Verursacherprinzip grundsätzlich zu Lasten des Strassen-eigentümers. Die Bundesbeteiligung vermindert sich ab 2004 auf Grund der Entlastungsmassnahmen 2003 von bisher 46% auf 23%, sodass der Kanton Zürich ab 2004 jährlich entsprechend stärker belastet wird. In erster Linie sollen Fenstersanierungen an Gebäuden vorgenommen werden mit dem Ziel, die vorhandenen Alarmwertüberschreitungen an Staatstrassen gemäss der vom Bund in Aussicht genommenen Fristerstreckung bis 2018 zu beseitigen. Im Vordergrund stehen die Sanierungsteilprogramme Knonaueramt und Limmattal. Diese konzentrieren sich in erster Priorität auf zusammenhängende Strecken mit hohen Lärmbelastungen. Darüber hinaus sind Beiträge für Massnahmen an Einzelgebäuden ausserhalb der umfassenden Sanierungsprogramme des Kantons erforderlich, die nachweislich einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind.

D. Fussgängeranlagen

Die vorgesehenen finanziellen Mittel von durchschnittlich 5,9 Mio. Franken pro Jahr sollen fast ausschliesslich für Massnahmen zum Schutz der Fussgänger 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 – soweit die Mittel noch ausreichen – um ergänzende Trottoirbauten und kombinierte Rad-/Gehweganlagen im Bereich von Neuüberbauungen.

E. Beleuchtungsanlagen

Es handelt sich um wenige Ergänzungen von Anlagen innerorts, vor allem zur Erhöhung der Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern.

F. Verkehrseinrichtungen

Die im Programm eingestellten Beträge sind einerseits bestimmt für die Deckung der Kantonsanteile bei Automatisierungen von Bahnbarrieren und andererseits für Verkehrsregelungs- und Überwachungsanlagen, die bereits bestehen, jedoch zeitgemäss ausgestattet und gleichzeitig für den Gesamtverkehrsablauf optimiert werden müssen. Insbesondere sind hier auch Pauschalabfindungen an die Glattalbahn von rund 10 Mio. Franken enthalten, vor allem zur Abgeltung neuer Betriebseinrichtungen zur Verkehrssteuerung des strassengebundenen Gesamtverkehrs.

Die im Sinne eines Pilotprojekts eingerichtete dynamische Betriebsoptimierung der öffentlichen Busbetriebe (DBO) auf der Strecke Opfikon bis Stettbach konnte 2003 baulich abgeschlossen werden. Die nun laufenden Auswertungen sollen innert Jahresfrist den Nachweis über verbesserte Betriebsabläufe erbringen.

G. Erneuerungsbauten

Die im Programm vorgesehenen finanziellen Mittel von durchschnittlich 16 Mio. Franken pro Jahr werden zu einem Viertel (rund 4 Mio. Franken pro Jahr) für Brückenerneuerungen beansprucht. Ausserdem sind in den nächsten zwei Jahren Anlageteile der Forchstrasse, wie Teile von Tragschichten und Entwässerungsanlagen, Leitschranken, Einzäunungen, Beleuchtungseinrichtungen usw., im Abschnitt Zumikon bis Egg mit geschätzten Kosten von rund 5,2 Mio. Franken zu erneuern. 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. Mit dem im Aufbau befindlichen Kanal-Informationssystem wird sich demnächst zeigen, in welchem Ausmass die Entwässerungsanlagen des Staatsstrassennetzes erneuerungsbedürftig sind.

Infolge der unzureichenden finanziellen Mittel im baulichen und betrieblichen Staatsstrassenunterhalt ist der Staat ab 2004 dringendst auf zusätzliche zweckgebundene Erträge im Strassenfonds angewiesen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Huber	Husi

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 03	Bauprogramm		
			2004	2005	2006
Neubauabschnitte:					
N 20.1.4					
Umfahrung Birmensdorf	1 444 000	947 500	185 000	160 000	120 000
Anschluss Urdorf-Süd bis	(26 000)	(23 300)	(500)	(500)	(500)
Anschluss Wettswil					
N 4.1.4					
Verkehrsdreieck Zürich-Süd	332 000	270 100	25 000	17 000	10 000
N 3 (Brunau) bis Üetlibergtunnel	(11 800)	(9 700)	(500)	(500)	(500)
N 4.1.5					
Üetlibergtunnel	1 120 000	412 600	115 000	120 000	120 000
Brunau bis Anschluss Wettswil	(5 000)	(1 300)	(500)	(500)	(500)
N 4.1.6					
Anschluss Wettswil bis Knonau	1 018 000	161 600	95 000	180 000	215 000
	(28 000)	(14 700)	(1 500)	(2 500)	(2 500)
N 4.1.7					
Knonau bis Kantonsgrenze Zug	29 000	1 200	5 000	5 000	5 000
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
SN 1.4.1					
Hardturm bis Letten	110 000	9 900	3 000	2 000	2 000
	(7 000)	(5 200)	(0)	(0)	(0)
SN 3.4.1					
Letten bis Sihlhölzli	600 000	50 600	2 000	2 000	2 000
	(20 000)	(0)	(0)	(0)	(0)
Insgesamt Neubauabschnitte	4 920 000	2 119 000	430 000	486 000	474 000
	(114 000)	(70 000)	(3 000)	(4 000)	(4 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 03	2004	Bauprogramm 2005	2006
Abschnitte in Betrieb, Ausbauten:					
N 1.1.1					
Kantonsgrenze Aargau bis Hardturn Lärmschutz und Verkehrs- beeinflussungsanlagen (VBA)	61 000	29 600	15 000	12 400	4 000
N 1.1.3					
Neugut bis Töss Umbauten und Lärmschutz	17 000	9 700	6 800	500	0
N 1.1.4					
Töss bis Wülflingen Aus- und Erneuerungsbauten	96 000	95 500	400	100	0
N 3.1.1					
Albisstrasse bis Kantonsgrenze Schwyz Lärmschutz	8 000	7 200	800	0	0
N 4.2.1					
Flurlingen bis Oerlingen Minimalausbau und Lärmschutz	140 000	27 900	2 000	2 000	20 100
N 11.1.1					
Glatt bis Flughafen Standstreifen und Lärmschutz	170 000	112 600	51 000	6 000	400
N 20.1.1 / N 20.1.2					
Nordumfahrung Zürich Weiningen (N 1) bis Glattbrugg	700 000	1 500	4 000	3 000	1 500
Insgesamt Ausbaubabschnitte	1 192 000	284 000	80 000	24 000	26 000
Zusammenfassung:					
Übertrag Neubauabschnitte	4 920 000 (152 000)	2 119 000 (70 000)	430 000 (3 000)	486 000 (4 000)	474 000 (4 000)
Übertrag Ausbaubabschnitte	1 192 000	284 000	80 000	24 000	26 000
Total Nationalstrassenbau (Konten 8400.5020/5021)	5 412 000 (152 000)	2 403 000 (70 000)	510 000 (3 000)	510 000 (4 000)	500 000 (4 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 03	Bauprogramm		
			2004	2005	2006
A. Fahrbahnbauten					
A1. Konto 8400.5014					
(Objekte > 3 Mio. Franken)					
Objekte im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn:					
041 Opfikon/Zürich					
Verlängerte Aubruggstrasse	19 000	1 000	9 000	7 300	1 200
Thurgauer- bis Hagenholzstrasse	(4 000)	(0)	(1 800)	(1 800)	(400)
067 Stadt Zürich					
Thurgauerstrasse	6 000	0	0	1 000	4 000
Anpassungen	(500)	(0)	(0)	(100)	(400)
605 Dübendorf					
Zürichstrasse, Anpassungen	3 000	600	1 000	1 000	400
Knoten Sonnental	(400)	(0)	(200)	(200)	(0)
638 Dübendorf					
Ringstrasse, Abschnitte «Nord» und «Süd», Neugutstrasse bis Zürichstrasse	7 000 (1 100)	400 (0)	3 000 (500)	2 700 (400)	600 (200)
700 Rümlang, Opfikon und Kloten					
Verlängerte Birchstrasse	52 000	1 300	300	19 000	27 000
SBB-Unterführung bis Balsberg	(6 500)	(0)	(0)	(2 000)	(3 500)
A1. Total Konto 8400.5014 (Einzelobjekte)	87 000 (12 500)	3 300 (0)	13 300 (2 500)	31 000 (4 500)	33 200 (4 500)
A2. Sammelkonto 8400.5013	- (-)	- (-)	4 500 (1 500)	4 000 (1 000)	3 000 (500)
Insgesamt Fahrbahnbauten	- (-)	- (-)	17 800 (4 000)	35 000 (5 500)	36 200 (5 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 03	2004	Bauprogramm 2005	2006
B. Radfahreranlagen					
B1. Konto 8400.5016					
(Objekte > 3 Mio. Franken)					
508 Bäretswil/Bauma					
Radweg Bussental	5 100	1 100	1 100	500	500
Adetswilerstrasse bis Bauma	(600)	(100)	(100)	(100)	(100)
B2. Sammelkonto 8400.5015					
	-	-	7 000	7 000	7 000
	(-)	(-)	(2 400)	(2 400)	(2 400)
Insgesamt Radfahreranlagen					
	-	-	8 100	7 500	7 500
	(-)	(-)	(2 500)	(2 500)	(2 500)

Tabelle II **Staatsstrassenbau**
(Fortsetzung)

(Beträge in 1000 Fr.)
(in Klammern Anteil Landerwerb)

	Rechnung 2002	Geschätzt 2003	2004	Bauprogramm 2005 2006	
Zusammenfassung:					
A. Fahrbahnbauten					
A.1 Konto 8400.5014 Objekte > 3 Mio. Franken, abhängig von der Glattalbahn	–	3 300 (0)	13 300 (2 500)	31 000 (4 500)	33 200 (4 500)
A.2 Konto 8400.5013 Sammelkonto	9 300	6 900 (2 000)	4 500 (1 500)	4 000 (1 000)	3 000 (500)
B. Radfahreranlagen					
Konten 8400.5015/5016	10 600	10 200 (3 000)	8 100 (2 500)	7 500 (2 500)	7 500 (2 500)
C. Lärmschutzsanierungen					
Sammelkonto 8400.5018	1 000	2 800	4 000	5 000	5 500
D. Fussgängeranlagen					
Sammelkonto 8400.5010	5 900	5 000 (1 000)	6 400 (1 000)	5 800 (1 000)	5 600 (1 000)
E. Beleuchtungsanlagen					
Sammelkonto 8400.5011	600	800	1 000	1 000	1 000
F. Verkehrseinrichtungen					
Sammelkonto 8400.5012	2 000	2 000	5 500	6 500	6 000
G. Erneuerungsbauten					
Sammelkonto 8400.5017	19 300	9 000	17 200	19 200	13 200
Total Staatsstrassenbau	48 700	40 000 (6 000)	60 000 (7 500)	80 000 (9 000)	75 000 (8 500)