

Antrag des Regierungsrates vom 26. September 2012

4936

**Beschluss des Kantonsrates
über den Bericht des Regierungsrates
über das Bauprogramm der Staatsstrassen
für die Jahre 2013–2015**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 26. September 2012,

beschliesst:

I. Vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2013–2015 wird Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

A. Anlass, Umfeld und Inhalt

Mit dem Bauprogramm gemäss § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat jährlich Bericht über die Bautätigkeit auf den Staatsstrassen für die nächsten drei Jahre. Das vorliegende Bauprogramm berücksichtigt die planerischen Grundlagen des kantonalen Richtplans, Teil Verkehr, vom 26. März 2007 und das vom Regierungsrat im September 2006 beschlossene Gesamtverkehrskonzept. Es sieht weiterhin die Verwendung des Kantonsanteils an den Einnahmen des Bundes aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zugunsten des Strassenverkehrs, insbesondere des strassengebunden öffentlichen Verkehrs vor. Die Einnahmen und die (Investitions-) Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im KEF 2013–2016 eingestellt. Das Bauprogramm berücksichtigt in Bezug auf den Nationalstrassenbau entsprechend der Bundeszuständigkeit nur die für den Kanton wichtigen oder finanzrelevanten Vorhaben.

Im Staatsstrassennetz wird der zunehmenden Bedeutung der Bewirtschaftung der vorhandenen Infrastruktur Rechnung getragen, indem die wesentlichen Massnahmen des Verkehrsmanagements separat ausgewiesen werden. Weiter werden die benötigten Netzer-gänzungen für sicherere und schnellere Fahrrad- und Fusswegverbindungen vorgesehen.

Am 20. August 2012 überwies der Kantonsrat die Motionen KR-Nr. 55/2009 betreffend Realisierung Umfahrung Eglisau, KR-Nr. 56/2009 betreffend Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für den Autobahnezusammenschluss Bülach–Glattfelden und KR-Nr. 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel an den Regierungsrat. Alle Motionen verlangen Kreditvorlagen für den Bau der entsprechenden Strassen-vorhaben bzw. von Ausführungsprojekten, auf deren Grundlage eine Kreditvorlage dem Kantonsrat bzw. dem Stimmvolk zur Abstimmung vorgelegt werden kann. Bei der Motion KR-Nr. 150/2009 kommt dabei § 50 StrG zur Anwendung, der die ordentliche Zuständigkeitsregelung zwischen dem Kanton und den Städten Zürich und Winterthur durch-bricht. Der Regierungsrat hat die Umsetzung der drei Motionen be-reits in die Wege geleitet. Abgesehen von den Planungs- bzw. Projek-tisierungskosten, sind die drei Motionen für die Berichtsperiode 2013–2015 finanziell nicht von Bedeutung.

Am 17. Juni 2012 haben die Stimmberechtigten des Kantons Zü-richt die in der Form der allgemeinen Anregung gehaltene Kulturland-initiative mit 54,5% Ja-Stimmen angenommen. Gemäss § 138 Abs. 1 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR, LS 161) hat der Re-gierungsrat bei einer allgemeinen Anregung innerhalb eines Jahres nach der Volksabstimmung eine Umsetzungsvorlage auszuarbeiten und die Schlussabstimmung des Kantonsrates über die Umsetzungs-vorlage hat innert zwei Jahren nach der Volksabstimmung zu erfolgen (§ 138 Abs. 2 GPR). Mit Kreisschreiben vom 12. Juli 2012 hat die Bau-direktion die übergangsrechtlichen Anordnungen betreffend pla-nungsrechtliche Geschäfte getroffen. Danach sind Vorhaben, die sich nach einer Spezialgesetzgebung des Kantons richten, weiterhin zuläs-sig. Das StrG stellt eine solche Spezialgesetzgebung dar, weshalb Stras-senbauprojekte ausserhalb der Bauzonen weiterhin bewilligungsfähig sind.

Das Bauprogramm umfasst eine Berichterstattung über die geplante kurz- und mittelfristige Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen zur Erreichung der übergeordneten Strategien und verkehrspolitischen Ziele. Diese Angaben erfolgen jedoch ohne Gewähr. Unwägbarkeiten wie Rechtsmittel und Projekteinsprachen, einschliesslich der damit ver-bundenen Projektanpassungen, Koordinationsbedarf mit anderen Bau-trägern wie Gemeinden, Werken, privaten Anstössern, Sparmassnah-

men, Schwierigkeiten beim Landerwerb sowie Verzögerungen aus baulichen, nicht voraussehbaren terminlichen und witterungsbedingten Gründen usw., wirken sich auf die Programmabwicklung aus.

B. Strassenbauprogramm für die Jahre 2013–2015 – Berichterstattung

1. Fuss- und Radverkehrsanlagen

Allgemeine Ausgaben für Fussgängeranlagen

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

Zürichseeweg

Abschnitte Wädenswil Halbinsel Au und Seeplatz bis Giessen sowie Richterswil: Nach der Überweisung des dringlichen Postulats KR-Nr. 16/2012 betreffend Seeuferwege ohne Enteignungen ruhen die Arbeiten an Uferwegprojekten, die ohne Enteignung nicht umsetzbar sind. Das Teilstück Wädenswil (Giessen) bis Richterswil (Horn) kann bis Ende 2012 fertiggestellt werden. Der Abschnitt Seeplatz bis Giessen, für den keine Enteignungen erforderlich sind, kann voraussichtlich 2014/2015 erstellt werden.

Radwegstrategie

Der Ausbau der Anlagen für den nicht motorisierten Zweiradverkehr beruht auf der Radwegstrategie des Regierungsrates (Beschluss vom 19. Juli 2006). Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Schliessung von Radweglücken auf der Grundlage der regionalen Richtpläne und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen. Weiter sind verschiedene Projekte zur Schliessung von Radweglücken in den Regionen Glattal und Limmattal Gegenstand der Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich und werden in den nächsten Jahren umgesetzt. Auch in den übrigen Planungsregionen des Kantons werden Radweglücken geschlossen.

2. Öffentlicher (Strassen-)Verkehr

Der Strassenfonds finanziert auch Aufwendungen für Strasseninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs wie Busspuren oder Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum. Es ist hierfür von jährlichen Aufwendungen von 2 bis 3 Mio. Franken auszugehen. Zusätzlich ist im Rahmen der RVS-Konzepte (vgl. nachfolgend Ziff. 5) eine Reihe von Vorhaben für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. Diese sind in der Rechnung unter dem Titel Verkehrsmanagement aufgeführt (vgl. Tabelle im Anhang).

Limmattalbahn: Das Projekt Limmattalbahn ist nicht Gegenstand dieses Bauprogramms. Allerdings erfordert das Projekt verschiedene Anpassungen der Strasseninfrastruktur und setzt Änderungen der Verkehrsführung voraus. Auch hat es erheblichen Einfluss auf die Umsetzungsplanung verschiedener Massnahmen dieses Bauprogramms im Limmattal. Die einzelnen Massnahmen sind in Kapitel 4 beschrieben. Am 22. August 2012 stellte der Regierungsrat die Bewilligung zur Inanspruchnahme der öffentlichen Strassen unter der Bedingung, dass das Projekt in gewissen Bereichen überarbeitet wird, in Aussicht und beantragte dem Bund, der Limmattalbahn AG die Infrastrukturkonzession zu erteilen (Beschluss Nrn. 855/2012 und 856/2012 vom 22. August 2012). Mit der Verwirklichung der ersten Etappe wird ab 2017 gerechnet.

3. Nationalstrassen

3.1 Netzvollendung

Das vorliegende Programm für die Nationalstrassen enthält die voraussichtlichen Kosten der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes (Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960). Das Bauprogramm berücksichtigt das vom Bundesrat am 2. Juli 2003 beschlossene 7. langfristige Bauprogramm für den Nationalstrassenbau im Kanton Zürich. Die in den nächsten drei Jahren vorgesehenen Mittel werden für folgende Strassenabschnitte (Netzvollendung) eingesetzt:

N20.1.4 Umfahrung Birmensdorf, N4.1.4 Verkehrsdreieck Zürich-Süd und N4.1.5 Uetlibergtunnel und N4.1.6/7 Anschluss Wettswil-Knonau-Kantonsgrenze Zug: Die eingestellten Aufwendungen betreffen letzte Fertigstellungsarbeiten. Dazu zählen Bachrevitalisierungen, Felsverkleidungsmauern, Rückbauten von Installationen, Rekultivierungen, Bau einer Flurwegbrücke und flankierende Massnahmen in der Stadt Zürich. Weiter wurden die Grundbuchvermessung und Gesamtabrechnung mit entsprechenden Betriebs- und Plandokumenta-

tionen und deren Abgabe an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) durchgeführt.

SN1.4.1 (Pfingstweidstrasse) Europabrücke–Letten: Die Inbetriebnahme konnte termingerecht im Dezember 2011 erfolgen. Die Teilprojektänderung Anschluss Turbinenstrasse befindet sich noch im Plangenehmigungsverfahren.

SN3.4.1 Stadttunnel Letten–Sihlhölzli (Vorinvestition): Im Rahmen des Baus der Durchmesserlinie der SBB werden vom Bund Vorinvestitionen für den Stadttunnel getätigt. Die Vorinvestitionen betragen 7,0 Mio. Franken. Der Kostenanteil des Kantons Zürich beträgt 42%.

3.2 Leistungen des Kantons zugunsten der Nationalstrasse

NS neu (Oberlandautobahn), Oberuster bis Anschluss Hinwil: Mit der Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz sieht der Bund vor, die A53 Oberlandautobahn vom Brüttiseller Kreuz bis zur Verzweigung Reichenburg ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Die Übernahme ist auf den 1. Januar 2014 vorgesehen.

Mit Urteil vom 12. Juni 2012 hat das Bundesgericht drei Beschwerden gegen das vom Regierungsrat festgesetzte Projekt gutgeheissen. Im Abschnitt zwischen Wetzikon und Hinwil/Kreisel Betzholz ist nach einer neuen Linienführung zu suchen. Mit Beschluss Nr. 892/2012 vom 29. August 2012 hat der Regierungsrat das weitere Vorgehen festgelegt. Angesichts des erheblichen Problemdrucks im Raum Oberland verfolgt der Regierungsrat das Ziel, in der bis zum Übergang der Verantwortung an den Bund verbleibenden Zeit mindestens eine umsetzbare Linienführung zu ermitteln.

3.3 Nationalstrassenprojekte in der Verantwortung des Bundes

Die nachfolgend aufgeführten Nationalstrassenprojekte liegen seit dem 1. Januar 2008 in der alleinigen Verantwortung des Bundes. Die Berichterstattung beschränkt sich auf den Stand der Vorhaben und die Zielsetzungen des Regierungsrates in der Begleitung der Projekte.

Glattalautobahn: Das ASTRA führte unter engem Einbezug der kantonalen Fachstellen sowie der betroffenen Planungsregionen eine Zweckmässigkeitsbeurteilung für eine Entlastung der A1 im Raum Glattal–Winterthur durch. Die Glattalautobahn bildete dabei einen wichtigen Bestandteil dieser Planungsstudie.

Die Glattalautobahn wird im Bereich Baltenswil an die bestehende A1 angeschlossen, taucht nach einer kurzen oberirdischen Linienführung entlang der SBB-Linie in einen Tunnel ab und wird im Bereich der Verzweigung Zürich Nord an die bestehende A1 angebunden. Ergänzend zu dieser Massnahme, soll die bestehende Autobahn zwischen den Anschlüssen Zürich Nord und Werft sowie zwischen der Verzweigung Brüttisellen und dem Anschluss Wallisellen ausgebaut werden. Zwischen der neuen Verzweigung Baltenswil und Winterthur soll der Engpass mit dem Ausbau der bestehenden A1 behoben werden. Der Bund rechnet mit Investitionskosten von gesamthaft rund 3,6 Mrd. Franken.

Der Regierungsrat nahm mit Beschluss Nr. 490/2012 vom 9. Mai 2012 zu den Planungen des Bundes Stellung und begrüsst die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung. Aufgrund des dringlichen Handlungsbedarfs hofft der Regierungsrat, dass die weiteren Projektierungsarbeiten für die verschiedenen Massnahmen durch den Bund rasch an die Hand genommen werden.

N1 Kantonsgrenze Aargau–Dreieck Zürich Nord (Ausbau Nordumfahrung Zürich): Der rasche Ausbau des Nordring hat für den Regierungsrat höchste Priorität. Die Plangenehmigung durch das UVEK wurde Anfang 2012 erteilt. Gegen diesen Entscheid wurden mehrere Beschwerden eingereicht, die derzeit beim Bundesverwaltungsgericht pendent sind. Ein vorzeitiger Baubeginn wurde dabei durch das Bundesverwaltungsgericht abgelehnt, weshalb das Ausbauprojekt derzeit blockiert ist.

Die eidgenössischen Räte überwiesen 2011 die Motion 11.3003 «Ausbau Nordumfahrung Zürich. Überdeckung Weiningen» an den Bundesrat. Darin wird der Bundesrat beauftragt, das Projekt «A1/A20-Nordumfahrung Zürich, 3. Röhre Gubrist» nochmals im Hinblick auf eine Überdeckung bei Weiningen zu evaluieren. Er soll dabei im Gespräch mit dem Kanton Zürich und der Gemeinde Weiningen eine Lösung finden, die einerseits für die Gemeinde einen Mehrwert bringt, insbesondere im Bereich des Lärmschutzes für die Bevölkerung, andererseits aber auch den sicherheitsmässigen Anforderungen an den Verkehr Rechnung trägt. Mit der Eröffnung der dritten Gubriströhre kann frühestens 2020 und mit dem Abschluss der Instandsetzungsarbeiten der bestehenden Tunnelröhren 2024 gerechnet werden.

SN1.4 Schöneich–Aubrigg, Einhausung der Autobahn Schwamendingen: Ende November 2011 hat das ASTRA mit den Vorarbeiten für das Detailprojekt und das Massnahmenprojekt begonnen. Dabei haben sich Projektanpassungen am Ausführungsprojekt ergeben, welche die Landerwerbsflächen, das Lüftungsbauwerk Tierspital und den Zugang zur Tramstation Herbstweg betreffen. Diese Anpassungen waren nicht Teil der öffentlichen Auflage vom Frühjahr 2011, sodass eine

neue Auflage erforderlich wurde. Diese wird im Herbst 2012 im Rahmen des bisherigen Projektgenehmigungsverfahrens durchgeführt, Einsprachen sind jedoch nur zu den Projektanpassungen möglich. Nach der Plangenehmigung durch das UVEK kann mit den Hauptarbeiten zum Detailprojekt begonnen werden. Der Beginn der Bauhauptarbeiten wird nicht vor 2017 möglich sein.

NS1 Ohringen–Effretikon (Umfahrung Winterthur): Das Erhaltungskonzept des ASTRA sieht die Ertüchtigung der Pannestreifen zu einer sogenannten temporären Umnutzung vor. Das bedeutet, dass bei Bedarf die Pannestreifen für den fliessenden Verkehr freigegeben werden können. Die heutigen Überlastungen werden damit weitestgehend behoben werden. Mit dem Bau ist nicht vor 2016 zu rechnen.

NS4 (Weinlandautobahn): Derzeit wird das Erhaltungskonzept zum Ausbau zwischen Kleinandelfingen und Winterthur-Nord von zwei auf vier Fahrstreifen ausgearbeitet. Die Projektierung erfolgt im Rahmen eines ordentlichen Bewilligungsverfahrens mit öffentlicher Auflage Ende 2012. Bereits im Herbst 2011 fanden entlang der Autobahn A4 archäologische Sondierungsgrabungen statt. Es ist mit archäologischen Funden zu rechnen. In diesem Fall ist von einer Verzögerung von mindestens zwei Jahren auszugehen.

4. Staatsstrassen

Weiterhin ist das Kantonsstrassennetz bezüglich der Verkehrssicherheit und – insbesondere in den stark verkehrsbelasteten Agglomerationsgebieten – bezüglich des Verkehrsflusses zu verbessern. Dabei werden wie in den Vorjahren folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Gestaltung des Strassenraums innerorts durch lokale Fahrbahnanpassungen in Koordination mit Werkleitungsbauten und/oder baulichen Unterhaltsmassnahmen. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden und weiteren Beteiligten, insbesondere hinsichtlich der Ausführungsstermine.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Staus an Knoten durch bauliche und steuerungstechnische Massnahmen, wenn nötig eingebunden in koordinierende regionale Verkehrssteuerungen.
- Vorkehrungen zur Verflüssigung des Verkehrs mit verkehrstrennenden oder -koordinierenden Massnahmen und mit Anlagen für Busbevorzugungen zur Vermeidung von Verlustzeiten durch Staus und zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs.
- Behebung von Unfallschwerpunkten.

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

Autobahnzubringer zur N4 Anschluss Affoltern a. A. auf dem Gemeindegebiet Ottenbach-Obfelden: Die Umfahrung entlastet die Ortskerne von Obfelden und Ottenbach und kanalisiert den Verkehr zum Autobahnanschluss Affoltern. In der Volksabstimmung vom 23. September 2012 haben die Stimmberechtigten dem Objektkredit zugestimmt. Die Kosten sind auf 65,4 Mio. Franken (einschliesslich flankierender Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten) veranschlagt. Der Bund hat eine Kostenbeteiligung von 25,8 Mio. Franken in Aussicht gestellt. Nach der Planaufgabe und der Projektfestsetzung könnten die Bauarbeiten bei einem günstigen Planungsverlauf ab 2014 aufgenommen werden. Die Bauzeit beträgt rund drei Jahre.

Adliswil, Ausbau Zürichstrasse: Zwischen dem Anschluss der A3 Zürich-Wollishofen und dem Zentrum Adliswil werden grosse Neuüberbauungen erstellt. Die Zürichstrasse wird für die Übernahme der neuen Funktion als städtische Hauptverkehrsstrasse ausgebaut. Aufgrund von Absprachen mit der Stadt betreffend Busbevorzugung ergibt sich gegenüber dem letzten Programm eine geringe zeitliche Verzögerung. Die Umsetzung der Massnahmen ist ab 2014 geplant. Auf die geplanten Kosten von voraussichtlich 5 Mio. Franken hat dies keinen Einfluss.

Limmattal, Ausbauten in Koordination mit der Limmattalbahn: Verschiedene Vorhaben stehen entweder in Zusammenhang mit der Limmattalbahn oder sind darauf abzustimmen. Im Zuge einer Aktualisierung der Planung haben die zuständigen Stellen des Kantons mit der Limmattalbahn AG und den Gemeinden die Möglichkeiten geprüft, die verschiedenen Vorhaben insbesondere entlang der Bernstrasse und der Überlandstrasse und den Querachsen bestmöglich zu koordinieren. Dieser Strassenzug soll die Ortskerne vom regionalen Durchgangsverkehr entlasten. Konkret handelt es sich um folgende Vorhaben:

Schlieren Zentrum, Neugestaltung Verkehrsführung: Die heutige Verkehrsführung im Bereich Zürcher-, Badener- und Ringstrasse genügt nach dem Umbau der Zürcherstrasse nicht mehr den Anforderungen. Für eine bestmögliche Gewährleistung des Verkehrsablaufs und im Hinblick auf die Trasseeführung der Limmattalbahn wird unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte ein Grosskreisel im Zentrum von Schlieren geplant. Die Verwirklichung wurde mit dem Projekt Limmattalbahn abgestimmt und entsprechend um rund zwei Jahre verschoben. Die prognostizierten Kosten von geschätzten 12 Mio. Franken erfahren dadurch keine Änderungen. Davon betragen die In-

vestitionskosten des Kantons an der Badenerstrasse im Bereich Ringstrasse etwa 3 Mio. Franken.

Schlieren, Bernstrasse: Der Ausbau der Engstringerkreuzung wird nach heutigem Kenntnisstand Investitionskosten von etwa 15 Mio. Franken bewirken. Eine Verwirklichung ist nicht vor 2016 vorgesehen. Die Anpassungen des Knotens Bern-/Überlandstrasse (Haller-Knoten) und des Knotens Gasometerstrasse sowie der Anschluss der Verlängerung der Goldschlägstrasse in Schlieren sollen vor der Inbetriebnahme der Limmattalbahn erfolgen. Mit einer Umsetzung der Massnahmen kann ab 2015 gerechnet werden.

Dietikon, Überlandstrasse: Umgebaut werden hier die Knoten Badenerstrasse (Bunkerkreuzung) sowie die weiteren Knoten bis und mit Anschluss Limmattfeld. Die Verwirklichung ist spätestens bis zur Inbetriebnahme der Limmattalbahn vorgesehen. Der Anschluss und die Umlegung der Niederholzstrasse sind abhängig von den Fortschritten bezüglich der Einigung zwischen den betroffenen Gemeinden.

Dietikon, Ausbau Mutschellenstrasse: Die Mutschellenstrasse ist eine wichtige Querachse im Limmattal und stellt die Hauptverbindung zwischen dem Kantonstrassennetz, den neuen Entwicklungsschwerpunkten und der Nationalstrasse A1 dar. Zum erforderlichen Ausbau der Strasse haben das Bundesamt für Strassen und der Kanton Zürich Projektierungsaufträge erteilt. Um eine bestmögliche Abstimmung zum Projekt Limmattalbahn im Bereich des Knotens Industriestrasse zu erreichen, wurden die verkehrstechnischen Untersuchungen erneuert und erweitert. Dabei wird eine niveaufreie Kreuzung der Mutschellenstrasse mit der Limmattalbahn, welche früher verworfen worden war, erneut geprüft. Die Knotenausbauten der Mutschellenstrasse sind ab 2017 vorgesehen.

Eglisau, Glattfelden, Bülach: Verkehrsmassnahmen im Bereich Hardwald und am Kreisel Chrützstrasse Eglisau: Mit der Überweisung der Motionen KR-Nrn. 55/2009 und 56/2009 am 20. August 2012 wurde der Regierungsrat beauftragt, Ausführungsprojekte (Kreditvorlagen) für die Umfahrung Eglisau sowie den Autobahnzusammenschluss A50/A51 Bülach–Glattfelden vorzulegen. Aufgrund der seit Einreichung der Vorstösse durchgeführten Untersuchungen kann die Projektierung rasch an die Hand genommen werden.

Umfahrung Fällanden: Die 2009 und 2010 durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Richtplaneintrag für die Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach ergab als zweckmässigste Lösung eine Linienführung um Fällanden von der Zürichstrasse über den Kreisel Dübendorferstrasse bis zur Schwerzenbachstrasse. Sie kann in zwei Etappen erstellt werden und lässt eine Weiterführung um Schwerzenbach als längerfristige Option zu. Auf der Grundlage der Zweckmäs-

sigkeitsbeurteilung (ZMB) wird die Projektierung vorbereitet, wobei insbesondere der Anschluss der Umfahrung an die Schwerzenbachstrasse südlich der Glatt zusätzliche Abklärungen erfordert. Der Gemeinderat Fällanden hat das Vorhaben bisher abgelehnt, insbesondere den Anschluss an die Schwerzenbachstrasse. Ein endgültiger Entscheid ist aufgrund einer Gesamtwürdigung nach Vorliegen der Ergebnisse der Zusatzabklärungen zu treffen.

Uster-West: Mit dem Strassenprojekt Uster-West soll eine alternative, niveaufreie Querung der SBB-Linie zur Entlastung der beiden Übergänge Winterthurerstrasse und Zürichstrasse geschaffen werden. Damit können die Erreichbarkeit der Stadt Uster und gleichzeitig die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in diesem Bereich verbessert werden. Die Projektkosten belaufen sich auf 21 Mio. Franken. Die Kommission für Planung und Bau des Kantonsrates hat der Kreditvorlage (Vorlage 4818) im August 2012 zugestimmt. Mit einem Baubeginn ist ab 2014 zu rechnen. Die Bauzeit wird auf drei Jahre geschätzt.

Pfäffikon, Unterführung Tunnelstrasse: 2007 bis 2009 wurde eine ZMB zu den Richtplaneinträgen für die Entlastung des Ortszentrums Pfäffikon durchgeführt. Dabei erwies sich mittelfristig die Westtangente Pfäffikon als zweckmässige Lösung. Mittels einer Studie zur Verkehrssteuerung wurden verschiedene Möglichkeiten untersucht, um zumindest teilweise Entlastungen im Ortszentrum zu ermöglichen. Der volle Nutzen der Westtangente entfaltet sich erst beim gleichzeitigen Bau einer Strasse auf dem Richtplantrasse entlang der Bahnlinie. Auf Stufe Gemeinde findet sich zurzeit allerdings keine Mehrheit für alle vorgesehenen Netzerergänzungen. Deshalb werden im Rahmen eines Studienauftrags derzeit die städtebaulichen Möglichkeiten und Auswirkungen sowohl der Netzerergänzungen als auch einer Bahnunterführung für das Siedlungsgebiet im Zentrumsbereich und entlang den Verkehrsachsen aufgezeigt. Nach Vorliegen des Ergebnisses wird gemeinsam mit der Gemeinde über das weitere Vorgehen entschieden.

Wetzikon, Westtangente: Die geplante Verbindungsstrasse (Westtangente) zwischen der Zürichstrasse und der Pfäffikerstrasse zur Entlastung der Bahnhofstrasse ist im kantonalen Richtplan mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont versehen. Der Abschnitt der Weststrasse zwischen Uster- und Kastellstrasse ist bereits in Betrieb. Der zweite Abschnitt zwischen der Zürich- und der Usterstrasse kann – bei günstigem Verlauf des Festsetzungsverfahrens – ab 2015 erstellt werden. Für den dritten Abschnitt zwischen der Kastell- und der Pfäffikerstrasse wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde zurzeit noch ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erstellt. Dies berücksichtigt die Unterführung unter der SBB-Linie und dem Chämptnerbach und städtebauliche Fragestellungen. Die gesamte Westtangente wird für die noch zu erstellen-

den und anzupassenden Abschnitte Investitionskosten von voraussichtlich rund 45 Mio. Franken bewirken.

Grünigen, Verlegung Stedtligasse: Der Kanton hat im Rahmen einer ZMB verschiedene Varianten von Umfahrungen geprüft. Aus der Weiterentwicklung der vorhandenen Ansätze ergab sich eine Kompromisslösung in Form einer neuen Brücke. Die Umsetzung des vorgesehenen Lastwagenverbots erweist sich als deutlich aufwendiger als angenommen und wird von allen Gemeinden abgelehnt. Es wird deshalb nicht weiterverfolgt. Der Regierungsrat hat der Baudirektion mit Beschluss Nr. 466/2012 den Auftrag zur Projektierung der Umfahrung erteilt. Der Baubeginn erfolgt bei günstigem Verlauf frühestens in fünf Jahren.

Neeracherried, Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet: Der Kanton hat zwischen 2007 und 2009 in einer umfassenden ZMB die Möglichkeiten einer Verlegung der Strassen aus dem Neeracherried geprüft. Dabei konnte keine Lösung gefunden werden, die ein günstiges Kosten/Nutzen-Verhältnis auswies und zudem von den Standortgemeinden Höri, Neerach und Niederglatt mitgetragen wurde. Aus diesem Grund hatte die Volkswirtschaftsdirektion entschieden, dass die Strasse, die sich in einem schlechten baulichen Zustand befindet, vorerst saniert werden soll.

Die Kommission für Planung und Bau des Kantonsrates hat am 4. Oktober 2010 eine Motion eingereicht, die vom Regierungsrat die Vorlage eines Kreditantrages für die Verlegung der Strasse gemäss kantonalem Richtplan verlangt. Sie hat den Regierungsrat auch aufgefordert, auf die Sanierung der Strasse zu verzichten. Die Motion wurde im Kantonsrat noch nicht behandelt. Der Regierungsrat hat sich mit Beschluss vom 19. Januar 2011 (RRB Nr. 63/2011) bereit erklärt, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Gleichzeitig haben die Gemeinden Höri, Neerach und Niederglatt ihre Bereitschaft bekundet, auf ihre ablehnende Haltung zurückzukommen und mit dem Kanton Gespräche über die Verwirklichung des Richtplaneintrags zu führen.

Die Volkswirtschaftsdirektion hat in mehreren Workshops mit den Gemeinden Möglichkeiten geprüft, wie den Anliegen des Moorschutzes und den Anliegen der Gemeinden am besten entsprochen werden kann. Diese Abklärungen sind inhaltlich abgeschlossen. Das Ergebnis soll Ende 2012 bekannt gegeben werden.

5. Verkehrsmanagement

Mit Massnahmen des Verkehrsmanagements lässt sich der beschränkte Strassenraum noch effizienter nutzen. Aus diesem Grund haben der Kanton Zürich und die Städte Zürich und Winterthur am 1. Juli 2011 eine Regionale Leitzentrale für den Verkehrsraum Zürich eingerichtet und mit dem ASTRA eine Leistungsvereinbarung zur Übernahme von Verkehrsmanagementaufgaben auf dem Nationalstrassennetz abgeschlossen. Diese Zusammenarbeit hat sich bewährt und soll noch weiter ausgebaut werden. Dabei steht der Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Datennetzen von Bund, Kanton und den beiden Städten Zürich und Winterthur im Vordergrund. Damit soll es möglich werden, ein Gesamtbild der Verkehrslage auf allen Strassen im Kanton Zürich zu erstellen und damit den Verkehr noch effizienter lenken und steuern zu können. Entsprechend den Vorgaben des Gesamtverkehrskonzeptes ist dabei in urbanen Gebieten die Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems massgebend.

Regionale Verkehrssteuerung (RVS): Mit den Massnahmen des RVS-Konzepts soll in den Agglomerationen ein städtisches Strassenverkehrssystem durchgesetzt werden. Der regionale Ansatz ermöglicht eine Verstärkung des Verkehrsflusses. Damit werden die Reisezeiten im motorisierten Individualverkehr und im strassengebundenen öffentlichen Verkehr verlässlicher. Das Konzept sieht insbesondere Kontenumbauten und neue Lichtsignalregelungen vor. Die Massnahmen im Glattal und im Limmattal werden derzeit projektiert und laufend umgesetzt. Der Kantonsrat hat dazu einen Rahmenkredit bewilligt (Vorlage 4603).

Die RVS-Konzepte sind Teil der Agglomerationsprogramme. Nach Aussage des Bundes geniessen diese Massnahmen zur Kapazitätssteigerung im Sinne der Nachhaltigkeit eine besondere Berücksichtigung bei der Verteilung der Mittel aus dem Infrastrukturfonds. Der Bund hat für die Umsetzung der baulichen Massnahmen einen Beitrag in Höhe von 35% in Aussicht gestellt.

6. Lärmschutz

Der Regierungsrat hat am 16. Juli 2008 beschlossen, auch im Bereich zwischen Immissionsgrenzwert (IGW) und Alarmwert (AW) Beiträge abgestuft nach Lärmbelastung auszurichten. Die Sanierungskosten bei bestehenden Alarmwertüberschreitungen gehen gemäss Lärmschutzverordnung nach wie vor vollständig zulasten des Anlagehalters. Im Januar 2012 hat der Regierungsrat die Baudirektion beauftragt, in den drei Regionen Glattal Uster, Seeufer rechts Süd und Töss-

tal Strassenlärmsanierungsprogramme zu beginnen. Die geschätzten Gesamtkosten für diese Regionen belaufen sich auf 31 Mio. Franken in einem Zeitrahmen bis etwa 2017. Für die noch verbleibenden sechs Regionen ohne Sanierungsauftrag wird der Regierungsrat in den nächsten Jahren Sanierungsprogramme beschliessen. Dazu zählen u. a. das Kemptthal, das Furttal und das Weinland.

C. Gesamtverkehrliche Würdigung

Die Staatsstrassen sind ein wichtiger Teil des Gesamtverkehrssystems im Kanton Zürich. Dementsprechend ist die Weiterentwicklung der Staatsstrassen eng abgestimmt mit der gewünschten Umwelt- und Siedlungsentwicklung und der Entwicklung der anderen Verkehrsträger. Grundlage für die gesamtverkehrliche Planung und die entsprechenden Beurteilungen ist das 2006 vom Regierungsrat beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK). Darin wird der wesensgerechte Verkehrsmiteinsatz vorgegeben. Bezüglich der Strassen wird neben betrieblichen Massnahmen (Verkehrsmanagement) ein gezielter Neu- und Ausbau vorgesehen. Es soll jedoch mit flankierenden Massnahmen dafür gesorgt werden, dass Wohn- und Naherholungsgebiete entlastet werden und der MIV nicht überproportional zunimmt. Globale Messgrösse ist dabei das im kantonalen Richtplan und im Gesamtverkehrskonzept festgesetzte Ziel, dass mindestens die Hälfte des Neuverkehrs, der nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt, vom öffentlichen Verkehr übernommen werden soll.

Insgesamt sollen die im Bauprogramm enthaltenen Massnahmen dazu beitragen, die im GVK festgelegten Wirkungsziele zu erreichen. Dazu gehören insbesondere die Verbesserung von Erreichbarkeit und Verkehrssicherheit, das Schaffen von Voraussetzungen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs (z. B. für die Limmattalbahn) sowie die Entlastung von verkehrsmässig stark belasteten Wohngebieten. Die in diesem Programm enthaltenen Massnahmen entsprechen diesen Vorgaben. Zugleich sind die vorgesehenen Massnahmen konform zu den 2011 fertiggestellten regionalen Gesamtverkehrskonzepten (rGVK) Flughafenregion, Zürcher Oberland, Stadt Zürich und dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) Winterthur sowie den beim Bund im Juni 2012 eingereichten Agglomerationsprogrammen des Kantons Zürich (Limmattal, Stadt Zürich–Glattal, Winterthur und Umgebung und Zürcher Oberland).

D. Gesamtübersicht Strassenbauprogramm

Die Tabelle im Anhang gibt einen Überblick der Ausgaben für den National- und Staatsstrassenbau. Der budgetierte Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2013 und 2014 jeweils 88 Mio. Franken und 94 Mio. Franken für 2015. Die Schätzung und der Vergleich mit den Vorjahren ergeben die in der Tabelle dargestellte Gesamtrechnung (gerundete Beträge in Mio. Franken).

Auf eine gesonderte Tabelle für die Nationalstrassen wird erstmals verzichtet. Da die Arbeiten an den Projekten der Netzzvollendung weitgehend abgeschlossen sind und seit der Umsetzung der NFA die Nationalstrassen der Hoheit des ASTRA unterstehen, schafft eine solche Tabelle keinen Mehrwert. Beiträge an Grossprojekte wie z. B. Einhausung Schwamendingen werden zukünftig in der Tabelle Gesamtrechnung gesondert ausgewiesen, sind aber für die Berichtsperiode nicht von Bedeutung, weshalb auf eine weitere Detaillierung verzichtet wird.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Kägi

Der Staatsschreiber:
Husi

Anhang

Tabelle Gesamtrechnung (budgetierte Beträge in Mio. Fr.)

	Rechnung 2011	Schätzung 2012	Budget 2013	KEF 2014	KEF 2015
Bruttoausgaben					
Nationalstrassen	56	28	18	11	9
Staatsstrassen	65	85	92	93	100
<i>Fussgängeranlagen</i>	<i>11</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>
<i>Radverkehrsanlagen</i>	<i>11</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>
<i>Fahrbahn (einschliesslich Erneuerung und Strasseninfrastruktur für den ÖV)</i>	<i>36</i>	<i>35</i>	<i>40</i>	<i>40</i>	<i>48</i>
<i>Verkehrsmanagement</i>	<i>2</i>	<i>6</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>
<i>Lärmschutz</i>	<i>5</i>	<i>19</i>	<i>17</i>	<i>18</i>	<i>17</i>
Summe Bruttoinvestitionen	121	113	110	104	109
abzüglich Beiträge Dritter					
Nationalstrassen	-40	-20	-14	-9	-7
Staatsstrassen	-7	-8	-8	-7	-8
Summe Beiträge Dritter	-47	-28	-22	-16	-15
Nettoausgaben					
Nationalstrassen	16	8	4	2	2
Staatsstrassen	58	77	84	86	92
Summe Nettoinvestitionen	74	85	88	88	94
Fondsbelastungen					
Abschreibungen (einschliesslich ausserordentliche Abschreibungen der Nationalstrassen wegen NFA)	95	68	60	55	57