

**Bericht des Regierungsrates
an den Kantonsrat über das Bauprogramm der
Staatsstrassen für die Jahre 1994-1996**

(vom 29. September 1993)

1. Allgemeines

Nach § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 ist dem Kantonsrat jährlich über das Bauprogramm der Staatsstrassen der nächsten drei Jahre Bericht zu erstatten. Das letztjährige, mit einem Finanzierungsvorbehalt beschlossene Strassenbau- und -unterhaltsprogramm vom 7. Oktober 1992 wurde mit der Ablehnung der beantragten Verkehrsabgabenerhöhung um 30% (Volksabstimmung vom 6. Dezember 1992) hinfällig. Konsequenterweise wurden dem Kantonsrat in einem Sondernachtrag zum Voranschlag 1993 starke Kürzungen im Bau- und Unterhaltsbereich der Staatsstrassen beantragt und für die folgenden Jahre einschneidende Sanierungsmassnahmen in Aussicht gestellt; sie haben das Ziel, die Aufwandüberschüsse in der Rechnung des Strassenfonds - ohne Einlagen aus allgemeinen Staatsmitteln - mittelfristig (d.h. in drei bis fünf Jahren) zu beseitigen.

Das Strassenbauprogramm für die Jahre 1994 bis 1996 gliedert sich in die Abschnitte National- und Staatsstrassenbau sowie in einen dritten Abschnitt, der speziell über den Erneuerungsunterhalt orientiert.

Während sich im nächsten Jahr, im Vergleich zu den voraussichtlichen Ausgaben 1993, beim Nationalstrassenbau ein Mehrbedarf von rund 30 Mio. Franken abzeichnet, können durch die fortgesetzten Sparbemühungen im Staatsstrassenbau Minderausgaben von 15 Mio. Franken erzielt werden. Infolge eines nachhol- und altersbedingt grösseren Unterhaltsbedarfs bei den Brücken wird 1994 durch notwendige Objekterneuerungen auf dem Staatsstrassennetz ein zusätzlicher Bedarf von rund 5 Mio. Franken ausgelöst. Wegen ungenügender Erträge aus zweckgebundenen Mitteln muss jedoch auf weitere Erneuerungen und Instandsetzungen von Fahrbahnen und Gehwegen bei Staatsstrassen ganz verzichtet werden.

Während das gesetzlich vorgeschriebene Niveau für Radweginvestitionen die Schliessung noch einiger Radweglücken zulässt, sind aufgrund der prekären Finanzlage neue Investitionen für Lärmschutzsanierungen, Verkehrstrennungsmassnahmen, Fussgängeranlagen und Sanierungen von Kreuzungen bis auf weiteres nicht mehr realisierbar. Damit werden im Staatsstrassenbereich ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur die aus laufenden Bauten und Sachzwängen noch zu tätigen Investitionen im Jahre 1995 gegenüber dem Vorjahr halbiert und die Bauaktivitäten 1996 auf 15 Mio. Franken reduziert.

Beim Dreijahresprogramm handelt es sich um ein Rahmenprogramm, für dessen genaue Einhaltung aus verschiedenen Gründen keine Gewähr besteht. Unwägbarkeiten aller Art, wie Rechtsmittel und Projekteinsprachen samt damit verbundenen Umprojektierungen, Schwierigkeiten beim Landerwerb sowie Verzögerungen aus baulichen, nicht voraussehbaren terminlichen und witterungsbedingten Gründen wirken sich auf die Programmabwicklung aus. Die Vergleichbarkeit mit dem Staatsvoranschlag ist durch die in den Tabellen des Anhangs enthaltenen Kontierungen und Objektbezeichnungen gewährleistet.

Im Vergleich zu den Vorjahren sind gesamthaft folgende Bruttoausgaben vorgesehen:

		(Beträge in Mio. Franken)				
		Rechnung	VA	Bauprogramm		
		1992	1993	1994	1995	1996
Tabelle I	Nationalstrassenbau	89	115	130	190	250
Tabellen II und III	Staatsstrassenbau Erneuerungsunterhalt	67	50	40	20	15
Insgesamt	Bruttoinvestitionen	156	165	170	200	265

Nach Abzug aller Anteile und Beiträge Dritter ergeben sich folgende staatlichen Nettoinvestitionen bzw. Belastungen des Strassenfonds:

		(Beträge in Mio. Franken)				
		Rechnung	VA	Bauprogramm		
		1992	1993	1994	1995	1996
Nationalstrassen		19	23	25	35	50
Staatsstrassen (inkl. Erneuerungsunterhalt)		63	42	33	18	15
Insgesamt	Nettoinvestitionen	82	65	58	53	65
Fondsbelastung	(Abschreibungen)	76	76	75	73	71

Die jährlichen Abschreibungen am Verwaltungsvermögen aus Eigeninvestitionen der National- und Staatsstrassen liegen heute um rund 10 Mio. Franken tiefer als vor zehn Jahren. Durch die jährliche Verringerung der Nettoinvestitionen für Staatsstrassen können die gesetzlichen Abschreibungen weiter reduziert werden.

2. Nationalstrassenbau

Das Nationalstrassennetz im Kanton Zürich soll entsprechend dem vierten, langfristigen Bauprogramm des Bundesrates ohne Verzug fertiggestellt werden, nachdem nun auch die Finanzierung des massgeblichen Bundesanteils durch die Zustimmung des Soveräns zur Treibstoffzollerhöhung gesichert ist. Das vorliegende Dreijahresprogramm für die Nationalstrassen beruht auf einem geschätzten Bruttobedarf, der sich je nach Projekt- oder Bauabläufen ändern kann.

Der Bau der Nationalstrassen ist eine Bundesaufgabe, zu der die Kantone beizutragen haben. Sie sind bundesrechtlich verpflichtet, einen Anteil an die Baukosten zu übernehmen, der für den Kanton Zürich rund einen Fünftel ausmacht. Von den Baukosten der Expressstrassen auf dem Gebiet der Stadt Zürich tragen Kanton und Stadt je 21%. Das für die Kantone verbindliche Jahresprogramm des Bundes wird jeweils erst zu Beginn des Rechnungsjahres festgelegt.

Für verschiedene Abschnitte konnten die angeordneten Projektüberarbeitungen unter Berücksichtigung zusätzlicher Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und neuester Erkenntnisse des Umweltschutzes abgeschlossen und entsprechende Pläne und Berichte öffentlich aufgelegt werden. Es ist aber zu beachten, dass hängige parlamentarische Vorstösse oder ein Weiterzug von Einsprachen die Ausführung von Neu- und Ausbauabschnitten verzögern können.

Neubauabschnitte:

Die möglichst rasche Verwirklichung des Autobahnzussammenschlusses N 1/N 3. der N 4 im Knonauer Amt sowie der Verbindung Sihlhölzli-Irchel schafft die Voraussetzung dafür, grosse Gebiete der Stadt Zürich und zahlreiche Dörfer vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Über die Einsprachen und das bereinigte Projekt für die gesamte Westumfahrung Zürich (Brunau/N 3-Uetlibergtunnel-Umfahrung Birmensdorf-Urdorf Süd) hat der Regierungsrat am 4. August 1993 entschieden; mit der Projektgenehmigung durch das EVED kann voraussichtlich bis Mitte 1994 gerechnet werden. Alsdann sind koordiniert über alle Abschnitte (N 4.1.4, N 4.1.5 und N 20.1.4) bauliche Vorarbeiten vorgesehen.

Bei der Expressstrasse Sihlhölzli bis Irchel konnte die letzte Etappe der vorsorglichen Bau-massnahmen im Zusammenhang mit dem Umbau der Gleis- und Perronanlagen beim Haupt-bahnhof Zürich abgeschlossen werden. Das nicht in erster Priorität vorangetriebene generelle Projekt über die ganze Strecke (SN 1.4.2 und SN 3.4.1) wird nach Vorliegen des Umweltver-träglichkeitsberichts der Stadt Zürich zur Stellungnahme zugeleitet.

Die Tunnelbauarbeiten an der N 4.2.3, Kantonsgrenze Schaffhausen bis Flurlingen, und die Ausführung der zweispurigen N 4.2.9 (Henggart bis Verzweigung N 4/N 1) werden in den nächsten zwei Jahren die Hauptkosten verursachen. Die gleichzeitig mit dem Schaffhauser Ab-schnitt vorgesehenen Verkehrsübergaben können voraussichtlich 1996 erfolgen. Im Abschnitt 4.2.8 (Andelfingen bis Henggart) löste die Gesamtplanänderung eine Überarbeitung des Stras-senprojektes aus. Mit der Projektgenehmigung durch das EVED wird 1994 gerechnet, so dass anschliessend, im Rahmen der Vorarbeiten, dringliche Anpassungen am Lokalstrassennetz be-reits realisierbar sein sollten. Ein Beginn der Hauptarbeiten ist jedoch frühestens ab 1996 mög-lich.

Für die Nationalstrasse im Knonauer Amt (N 4) sind im Abschnitt 6 (Wettswil-Knonau) le-diglich Kosten für Projekt und Vorarbeiten, im Abschnitt 7 jedoch die notwendigen Baukosten für die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Strasse zwischen der Kantonsgrenze Zug bis Knonau, mit provisorischem Anschluss an das bestehende Lokalstrassennetz, im Programm eingestellt. Dabei sollen in den dadurch belasteten Dörfern des Knonauer Amtes Gefahren und Immissionen durch flankierende Massnahmen begrenzt werden. Mit einem Entscheid des Bun-desrates über das generelle Projekt der N 4 Knonauer Amt, Variante Isisberg, kann voraus-sichtlich 1994 gerechnet werden.

Abschnitte in Betrieb:

An der Nordumfahrung von Zürich sind noch Nachtragsarbeiten auszuführen. Erwähnens-wert ist eine Anpassung des Anschlusses Seebach, der heute eine ungenügende Verkehrssi-cherheit aufweist. Im Abschnitt 3 (Urdorf-Süd bis Urdorf-Nord) kommen die Gebietsrechner mit Fernwirkanlagen und einer übergeordneten Zentraleinheit zum Einsatz, um eine optimale Verkehrsabwicklung im Bereich Limmattal sicherzustellen; überdies ist das im Bau befindliche Retentionsbecken Allmendbach im Bereich des Werkhofes Bergermoos fertigzustellen, womit auch bei unterschiedlicher Niederschlagshäufigkeit und intensität ein gleichmässiger Wasserab-fluss möglich wird.

Die unter Ausbauten eingestellten finanziellen Mittel sind vor allem für die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Sanierungen gemäss der Lärmschutzverordnung erforderlich. Im Abschnitt der N 1.1.1 (Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm) sind dies ergänzende Massnahmen in den Gemeinden Unterengstringen und Geroldswil, die ab 1995 zur Ausführung gelangen sollen. Die vorgesehenen Mittel für die N 1 (Zürich-Winterthur) werden im Abschnitt 3 für die restli-chen Arbeiten beim «Anschluss Brütisellen» und für den Lärmschutz Dietlikon verwendet. Im

Abschnitt 4 (Töss-Attikon) sind sodann weitere Mittel für die Lärmschutzbauten «Töss», «Forrenberg» und «Schlosstal» nötig.

Im Expressstrassen-Nordast ist die Erweiterung der Verkehrsleitzentrale Letten im Bau. Die N 3 (Zürich-Chur) bedarf zum Schutze der Gewässer weiterer Ölabscheider. Im Abschnitt N 3.1.1, eröffnet im Mai 1966, müssen überdies Anlageteile im Unterhalt erneuert oder verstärkt und den betrieblichen Erfordernissen angepasst werden. Die Anpassungen der N 4.2.1 und N 4.2.2., Flurlingen bis Andelfingen im Zusammenhang mit dem im Bau befindlichen Flurlingertunnel, Abschnitt N 4.2.3., sind auch zur Hebung der Verkehrssicherheit notwendig und umfassen eine durchgehende Notrufanlage, Sanierungen nach der Lärmschutzverordnung sowie die Überprüfung der Signalisation und Markierung.

Die Flughafenautobahn, N 11.1.1, Glatt bis Flughafen, bedarf in einem Teilbereich der Stadt Opfikon eines ergänzenden Lärmschutzes. Dieser soll zum grössten Teil durch eine überbaubare Überdeckung erfolgen, die mit Vorteilsanrechnung zu einem Drittel durch die Stadt Opfikon zu finanzieren ist und deshalb auch von einem positiven Ausgang einer örtlichen Urnenabstimmung abhängt.

3. Staatsstrassenbau

Der Bau der Staatsstrassen, zu denen nach Strassengesetz auch Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege gehören, ist durch die kantonalen und regionalen Verkehrspläne vorgezeichnet, welche sich zurzeit in Revision befinden. Weil zahlreiche ausführungsfähige Projekte zurückgestellt werden mussten und weitere in ein bis zwei Jahren, nach Abschluss der vertraglichen Regelungen mit den Grundeigentümern, baureif werden, wird bei der Projektierung neuer Vorhaben Zurückhaltung geübt. Die Bearbeitung von Projekten auf Vorrat ist erfahrungsgemäss, wegen der sich oft ändernden Randbedingungen, wenig sinnvoll. Die im Anhang Tabelle II aufgeführten Bereiche mit mehrheitlich nur noch fertigzustellenden Bauten geben im einzelnen zu folgenden Bemerkungen Anlass:

A. *Fahrbahnbauten*

A 1. Objekte über 2 Mio. Franken

Hier sind alle im Finanzplan verbliebenen Bauvorhaben mit Gesamtobjektkosten von mehr als 2 Mio. Franken alphabetisch nach Gemeinden aufgeführt.

Drei Objekte befinden sich im Bau. Sie wurden bereits im letztjährigen Bauprogramm aufgeführt. Es sind dies:

- Affoltern a. A., Obfelderstrasse:

Die Kreditbewilligung erfolgte mit Kantonsratsbeschluss vom 17. September 1990. Das Unterführungsbauwerk wird im Herbst 1993 eröffnet und dem Verkehr übergeben, womit der bisherige SBB-Niveauübergang für den motorisierten Verkehr definitiv geschlossen werden kann. Auch die restlichen Strassenbauten, insbesondere der noch fehlende nördliche Kreislauf, sollen ohne Verzug fertiggestellt werden. Der Baubeginn der Rad-/Gehwegunterführung im Bahnhofbereich erfolgt erst später, nach Genehmigung des Bahnhofgestaltungsprojekts, das sich verzögert hat.

- Egg, Forchbahn-Endstation:

Die Endstation in Esslingen wird zur Verbesserung der heutigen prekären Verkehrssituation um rund 400m verlegt. Die Kreditbewilligung für die projektbedingten Strassenanpassungen (6,8 Mio. Franken) erfolgte am 3. Juni 1991. Die beiden Teilprojekte «Anpassung Oetwilerstrasse» und «Anpassung Usterstrasse» wurden am 11. August 1993 genehmigt. Dabei han-

delt es sich vorwiegend um Rad- und Gehwege (Kostenanteil rund 5 Mio. Franken) zur optimalen Erschliessung der neuen Bahnstation. Die Bauarbeiten am Gesamtprojekt (Anteil Gemeinde) wurden bereits 1992 in Angriff genommen.

- Hinwil, Ringwilerstrasse:

Es handelt sich hier um eine dringliche Ausbau- und Erneuerungsmassnahme im Abschnitt Wildbach bis Alpenblick als Voraussetzung für die weitere Bauentwicklung im eingezonten, zum grossen Teil noch unüberbauten Wohngebiet, wobei die Hauptkosten mit rund 4,2 Mio. Franken auf den Fussgängerschutz entfallen. Die Kreditbewilligung erfolgte am 4. Februar 1991. Die erste Etappe, Wildbach bis Gerichtshausstrasse, ist im Bau. Ihr Abschluss ist Voraussetzung zur Erschliessung der Überbauung «Bader» mit 80 neuen Wohnungen.

Ein Baubeginn im Jahre 1995 steht sodann bei der Bergstrasse Meilen bevor:

Das Projekt umfasst die Anpassung der bestehenden SBB-Unterführung an den S-Bahn-Doppelspurausbau sowie die Änderung der Verkehrsführung gemäss regionalem Verkehrsrichtplan zur Beseitigung bestehender Unfallschwerpunkte. Die Kreditbewilligung erfolgte am 26. August 1991. Die Ausführung ist gleichzeitig mit dem Bahnausbau vorgesehen.

Unter «Verschiedene Bauten, Restkosten» sind auch die Projektfertigstellungsarbeiten für den Autobahnzusammenschluss Kloten erfasst, der aus finanziellen Gründen sistiert werden muss und bis zu einer gesicherten Strassenfinanzierung zurückgestellt bleibt.

A 2. Fahrbahnbauten unter 2 Mio. Franken

Die vorgesehenen finanziellen Mittel werden insbesondere für die Fertigstellung begonnener Bauten benötigt, wie Kreiselanlagen, Bushaltestellen, Trenninseln und Linksabbiegestreifen im Bereich von Sammelstrassenanschlüssen. Im Zusammenhang mit Bauten Dritter ergeben sich unter Sachzwängen vereinzelt auch neue Kostenpflichten.

B. Radfahreranlagen

Mit den im Bauprogramm vorgesehenen Mitteln kann in den nächsten drei Jahren der Bau des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Verkehrsrichtpläne weitergeführt werden. Bei den Projekten handelt es sich vorwiegend um Anlagen zur Schliessung von Radweglücken oder zur Sicherung von Schulwegen. Der Kantonsrat hat im Januar 1993 eine Motion zur Änderung der gesetzlichen Bestimmung über den Mindestvoranschlagsbetrag für Radfahreranlagen überwiesen. Gleichwohl ist auf die geltende Regelung abzustellen. Diese kann für alle drei Planjahre trotz einer Reduktion für die Jahre 1995 und 1996 auf dem ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur gelegenen Netz noch eingehalten werden, da in den beiden Städten auf Staatsstrassen Radfahreranlagen von zusammen jährlich 4 bis 5 Mio. Franken realisiert werden sollen.

B 1. Radfahreranlagen über 2 Mio. Franken

Von den geplanten Bauvorhaben mit Kosten von mehr als 2 Mio. Franken ist nur noch bei einem Objekt mit neuen Ausgaben zu rechnen.

- Adliswil, Radweg im Sihltal, Grenze Zürich bis Langnau:

Die dringlich gewordene Sanierung des Stirnimannsteges steht im Zusammenhang mit der an den Kantonsrat überwiesenen Vorlage und ist deshalb 1994 vorgesehen. Die übrigen Anlagen des Bauvorhabens bleiben aus finanziellen Gründen vorläufig zurückgestellt.

B 2. Radfahreranlagen unter 2 Mio. Franken

Die 1994 und 1995 vorgesehenen Beträge werden grösstenteils zur Fertigstellung bereits im Bau befindlicher Radwege benötigt.

C. Lärmschutz-Sanierungen

Die Kosten der in der Lärmschutzverordnung verlangten Sanierungsmassnahmen gehen entsprechend dem im Umweltschutzgesetz verankerten Verursacherprinzip grundsätzlich zu Lasten des Strasseneigentümers, wobei sich der Bund mit Beiträgen beteiligt.

Mit den im Bauprogramm aufgenommenen Beträgen können die noch fällig werdenden Kostenrückerstattungen für bereits zugesicherte Sanierungsmassnahmen an Gebäuden gedeckt werden.

D. Fussgängeranlagen

Die vorgesehenen finanziellen Mittel werden fast ausschliesslich für die Fertigstellung begonnener Bauten benötigt.

E. Beleuchtungsanlagen

Es handelt sich um ergänzende und dringliche Anlagen an Staatsstrassen innerorts, die gemäss ihren Funktionen zu beleuchten sind.

F. Verkehrseinrichtungen

Die im Programm eingestellten Beträge sind bestimmt für die noch anfallenden Restkosten für Verkehrsregelungsanlagen und für ergänzende Zählgeräte zur Verkehrsdatenerfassung.

4. Erneuerungsunterhalt Staatsstrassen

Bei den in der Tabelle III des Anhangs aufgeführten drei grösseren Unterhaltsbauten fallen die Hauptausgaben 1994 an. Dazu kommen Kosten zur Fertigstellung bereits in Ausführung befindlicher Fahrbahnerneuerungen. Obwohl bekannt ist, dass in den nächsten Jahren viele Verkehrsanlagen sanierungsbedürftig werden, müssen sie aus finanziellen Gründen im Unterhaltsprogramm unberücksichtigt bleiben. Wenn es nicht bald gelingt, die verursachergerechte Strassenfinanzierung herzustellen, ist der Unterhalt, auf den notgedrungen in bestimmten Bereichen ganz verzichtet werden muss, nicht mehr verantwortbar; dies um so mehr, als auch in der laufenden Rechnungen des Voranschlags 1994 beispielsweise für Fahrbahninstandsetzungen keine Mittel mehr eingesetzt werden konnten.

Zürich, den 29. September 1993

Im Namen des Regierungsrates
 Der Präsident: Der Staatsschreiber i. V.:
 Honegger Hirschi

Tabelle I	Nationalstrassenbau		(Beträge in 1000 Fr.) (in Klammern Anteil Landerwerb)		
			Geschätzte Kosten	Aufwand bis E 93	Bauprogramm
			1994	1995	1996
Neubauabschnitte:					
N 20.1.4					
Umfahrung Birmensdorf	1 430 000	37 700	15 000	25 000	55 000
Anschluss Urdorf-Süd bis Anschluss Wettswil	(20 000)	(12 300)	(1 500)	(1 000)	(2 500)
N 4.1.4					
Verkehrsdreieck Zürich-Süd	300 000	10 500	6 000	15 000	20 000
N 3 (Brunau) bis Uetlibergtunnel	(10 000)	(2 700)	(1 000)	(1 000)	(1 500)
N 4.1.5					
Uetlibergtunnel	1 110 000	20 200	6 000	20 000	55 000
Brunau bis Anschluss Wettswil	(5 000)	(0)	(500)	(1 000)	(1 000)
N 4.1.6					
Anschluss Wettswil bis Knonau	710 000	18 800	5 500	10 000	10 000
	(17 100)	(9 200)	(1 000)	(0)	(0)
N 4.1.7					
Knonau bis Kts.-Grenze ZG	105 300	40 100	20 000	20 000	20 000
	(13 300)	(4 700)	(2 500)	(1 000)	(600)
N 4.2.3					
Kts.-Grenze SH bis Flurlingen	207 000	158 200	17 700	15 000	12 600
	(1 500)	(1 000)	(100)	(0)	(200)
N 4.2.8					
Andelfingen bis Henggart	53 000	2 300	2 700	3 000	10 000
	(5 000)	(1 000)	(0)	(0)	(0)
N 4.2.9					
Henggart bis Winterthur	155 000	54 800	35 000	30 000	30 000
	(13 000)	(11 800)	(0)	(0)	(0)
SN 1.4.2					
Irchel bis Letten	540 000	4 700	1 000	1 000	1 000
	(40 000)	(0)	(0)	(0)	(0)
SN 3.4.1					
Letten bis Sihlhölzli	600 000	48 800	1 000	1 000	1 000
	(20 000)	(0)	(0)	(0)	(0)

Tabelle I	Nationalstrassenbau		(Beträge in 1000 Fr.) (in Klammern Anteil Landerwerb)		
			Geschätzte Kosten	Aufwand bis E 93	Bauprogramm
			1994	1995	1996
Abschnitte in Betrieb, Nachtragsarbeiten:					
N 20.1.1/N 20.1.2					
Nordumfahrung Zürich	721 000	710 200	800	6 000	4 000
Glattbrugg bis Urdorf-Nord	(100 000)	(97 600)	(400)	(1 000)	(1 000)
N 20.1.3					
Nordumfahrung Zürich	185 000	171 000	3 000	6 000	4 000
Urdorf-Nord bis Urdorf-Süd	(30 000)	(28 800)	(0)	(0)	(200)
Abschnitte in Betrieb, Ausbauten:					
N 1.1.1					
Kts.-Grenze AG bis Hardturm	12 000	500	200	5 000	5 000
Lärmschutz					
N 1.1.3/N1.1.4					
Neugut bis Attikon	47 000	27 200	8 000	8 000	3 800
Lärmschutz					
SN 1.4.3					
Nordost Zürich	11 000	7 800	1 600	1 000	600
Verkehrsleitzentrale					
N 3.1.1					
Albisstrasse bis Kts.-Grenze SZ	13 000	7 300	1 000	2 000	2 000
Lärm- und Gewässerschutzanlagen					
N 4.2.1/N 4.2.2					
Flurlingen bis Andelfingen	28 000	1 600	5 000	8 000	8 000
Lärmschutz und andere ergänzende Anlagen					
N 11.1.1					
Glatt bis Flughafen	37 000	900	500	4 000	8 000
Lärmschutz (Überdeckung)					
Total Nationalstrassenbau	-	-	130 000	180 000	250 000
(Konten 3014.5020 / 5021)	(-)	(-)	(7 000)	(5 000)	(7 000)

Tabelle II

Staatsstrassenbau

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis E 93	Bauprogramm		
			1994	1995	1996
A. Fahrbahnbauten					
A 1. Konto 3014.5014 (Obi. > 2 Mio. Franken)					
683 Affoltern a. A.					
Obfelderstrasse	17 000	11 100	3 000	2 100	800
Aufhebung des Niveauübergangs	(5 000)	(2 150)	(1 250)	(850)	(750)
856 Egg					
Forchbahn-Endstation	1 800	700	1 000	100	0
Verlegung in Esslingen	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
800 Hinwil					
Ringwilerstrasse	1 300	300	350	350	300
Wildbach bis Alpenblick	(300)	(0)	(0)	(0)	(300)
678 Meilen					
Bergstrasse	7 200	250	300	2 200	3 000
Seestrasse bis Alte Landstrasse	(1 700)	(0)	(0)	(500)	(500)
Verschiedene Bauten,	-	-	1 950	250	0
Restkosten	(-)	(-)	(380)	(100)	(0)
A 1. Total Konto 3014.5014	-	-	6 600	5 000	4 100
(Einzelobjekte)	(-)	(-)	(1 630)	(1 450)	(1 550)
A 2. Sammelkonto 3014.5013	-	-	3 400	2 000	1 900
	(-)	(-)	(1 370)	(550)	(450)
Insgesamt Fahrbahnbauten	-	-	10 000	7 000	6 000
	(-)	(-)	(3 000)	(2 000)	(2 000)

Tabelle II

Staatsstrassenbau

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis E 93	Bauprogramm		
			1994	1995	1996
B. Radfahreranlagen					
B 1. Konto 3014.5016 (Obj. > 2 Mio. Franken)					
062 Adliswil					
Radweg im Sihltal	3 500	0	1 000	0	0
Grenze Zürich bis Langnau	(600)	(0)	(0)	(0)	(0)
Verschiedene Bauten, Restkosten	- (-)	- (-)	1 400 (800)	500 (500)	0 (0)
B 1. Total Konto 3014.5016 (Einzelobjekte)	- (-)	- (-)	2 400 (800)	500 (500)	0 (0)
B 2. Sammelkonto 3014.5015	- (-)	- (-)	9 100 (2 200)	6 500 (2 000)	7 000 (1 800)
Insgesamt Radfahreranlagen	- (-)	- (-)	11 500 (3 000)	7 000 (2 500)	7 000 (1 800)
Zusammenfassung:					
A. Fahrbahnbauten (Übertrag) Konten 3014.5013/5014	- (-)	- (-)	10 000 (3 000)	7 000 (2 000)	6 000 (2 000)
B. Radfahreranlagen (Übertrag) Konten 3014.5015/5016	- (-)	- (-)	11 500 (3 000)	7 000 (2 500)	7 000 (1 800)
C. Lärmschutz-Sanierungen Sammelkonto 3014.5018	-	-	800	500	300
D. Fussgängeranlagen Sammelkonto 3014.5010	- (-)	- (-)	4 000 (2 000)	1 200 (500)	500 (200)
E. Beleuchtungsanlagen Sammelkonto 3014.5011	-	-	200	100	100
F. Verkehrseinrichtungen Sammelkonto 3014.5012	-	-	500	200	100
Total Staatsstrassenbau	- (-)	- (-)	27 000 (8 000)	16 000 (5 000)	14 000 (4 000)

Tabelle III Erneuerungsunterhalt Staatsstrassenbau

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

Objekt	Geschätzte Kosten	Aufwand bis E 93	Bauprogramm		
			1994	1995	1996
Sammelkonto 3014.5017					
311 Altikon Neunfornerstrasse Brücke über die Thur	4 400	500	3 600	300	0
308 Dietikon Überlandstrasse Limmat- und Kanalbrücke	5 000	1 800	3 000	200	0
800 Hinwil Ringwilerstrasse Wildbach bis Alpenblick	2 400	300	1 000	900	200
Grössere Vorhaben	-	-	7 600	1 400	200
Restkosten und kleine Vorhaben	-	-	5 400	2 600	800
Total Erneuerungsunterhalt	-	-	13 000	4 000	1 000