

3920

**Bericht des Regierungsrates
an den Kantonsrat über das Bauprogramm
der Staatsstrassen für die Jahre 2002–2004**

(vom 21. November 2001)

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 auch im Strassenwesen getätigten Investitionskürzungen um netto rund 140 Mio. Franken zur Stabilisierung des verschuldeten Strassenfonds im Rahmen des KEF 2002–2005. Im Hinblick auf ein optimal beschleunigtes und technisch umsetzbares Bauprogramm 2002–2004 für die laufenden Nationalstrassenneu- und -ausbauten fehlen dem Kanton Zürich werkgebundene Bundesbeiträge im Umfang von rund 200 Mio. Franken, weil der Bundesrat eine Streckung des langfristigen Bauprogramms in Aussicht genommen hat. Trotz erheblicher finanzieller Einsparungen bei den Staatsstrassenbauten muss wegen der finanziellen Situation des Strassenfonds die Finanzierung der gleichzeitig mit der «Stadtbahn Glatttal» erforderlichen Staatsstrassenbauten im Umfang von 70 bis 80 Mio. Franken noch festgelegt werden.

Das Bauprogramm für die Jahre 2002–2004 gliedert sich in die Abschnitte National- und Staatsstrassenbau. Der jährliche Nettoinvestitionsbedarf steigt von bisher 100 auf 130 Mio. Franken im Jahr 2004 an (vgl. nachfolgende Tabellenübersicht). Ausgehend von gleich grossen finanziellen Belastungen (je 50 Mio. Franken) im laufenden Jahr, nimmt der Bedarf für Nationalstrassenbauten, vor allem durch den Baubeginn der N 4 Knonaueramt, bis 2004 auf 85 Mio. Franken zu, während die Nettoausgaben für Staatsstrassenbauten auf 40 bis 45 Mio. Franken abnehmen, infolge eines vermehrten Bezugs privater und öffentlicher Interessenbeiträge sowie durch vorläufigen Verzicht auf verschiedene Vorhaben zur Werterhaltung oder Erhöhung der Verkehrssicherheit.

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 samt den 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 internen 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 2000	Schätzung 2001	Bauprogramm		
			2002	2003	2004
Tabelle I Nationalstrassenbau	225	255	295*	400	425
Tabelle II Staatsstrassenbau (inkl. Erneuerungen)	53	65	55	70	75
Insgesamt Bruttoinvestitionen	278	320	350*	470	500

* Davon rund 10 Mio. Franken für Rückzahlung der Bundesvorschüsse.

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

(Beträge in Mio. Franken)

	Rechnung 2000	Schätzung 2001	Bauprogramm		
			2002	2003	2004
Nationalstrassen	39	50	68	80	85
Staatsstrassen (inkl. Erneuerungen)	43	50	42	40*	45*
Insgesamt Nettoinvestitionen	82	100	110	120	130
Fondsbelastung (Abschreibungen)	68	70	73	76	80
Stand Fondsüberschuldung Ende Jahr	58	50	71	77	84

* Allgemeine Steuermittel im Zusammenhang mit der Stadtbahn Glatttal berücksichtigt.

Die jährlichen Abschreibungen am Verwaltungsvermögen aus Eigeninvestitionen liegen gegenwärtig immer noch rund 15 Mio. Franken tiefer als vor 15 Jahren; dies nicht zuletzt dank der jahrelangen sehr zurückhaltenden Investitionstätigkeit im Bereich der Staatsstrassen.

2. Nationalstrassenbau

Das vorliegende Dreijahresprogramm für die Nationalstrassen enthält in einem ersten Teil die geschätzten Bruttokosten von Neubauten und in einem zweiten Teil die Ausgaben für Abschnitte in Betrieb, die angepasst oder ausgebaut werden müssen. Es beruht auf dem vom Bundesrat im November 1999 beschlossenen 6. langfristigen Bauprogramm zur Schliessung der letzten Nationalstrassenlücken.

Der Bau der Nationalstrassen ist eine Bundesaufgabe, zu der die Kantone beizutragen haben. Letztere sind bundesrechtlich verpflichtet, einen Anteil an den Baukosten zu übernehmen, der für den Kanton Zürich rund 20% ausmacht.

Mit der in der Volksabstimmung vom 27. September 1998 beschlossenen LSVA und den sich daraus ergebenden jährlichen Mehrerträgen für die Kantone seit 2001 ist die Finanzierung der Nationalstrassenbauten im Kanton Zürich langfristig gesichert, im Gegensatz zu den Aufwendungen für den Staatsstrassenbau und -unterhalt, deren Finanzierung aus dem Strassenfonds jährliche Mehrerträge bei den kantonalen Verkehrsabgaben und/oder angemessene jährlich durch den Kantonsrat zu beschliessende Einlagen aus allgemeinen Staatsmitteln erfordert. Um Verzögerungen im Baubeginn bewilligter Nationalstrassen-Projekte zu verhindern, hatte der Bundesrat dem Kanton Zürich einen verzinslichen Überbrückungskredit von höchstens 26 Mio. Franken zugesichert. Dieser musste in den Rechnungsjahren 1999 und 2000 mit insgesamt rund 10 Mio. Franken beansprucht werden. Die Rückzahlung wird per Ende März 2002 fällig (vgl. Tabellenübersicht Seite 2).

Das massgebende Bundesprogramm 2002 wird nach vorgängiger Absprache mit den Kantonen erst zu Jahresbeginn auf Grund des Budgetbeschlusses der eidgenössischen Räte festgelegt. Der höhere Finanzbedarf in den Jahren 2002–2004 für die Nationalstrassenbauten im Kanton Zürich ist im Vergleich zu den Vorjahren vor allem auf den Baubeginn der N 4 im Knonaueramt mit dem Islisbergtunnel sowie auf den Mehrbedarf im Zusammenhang mit dem Arbeitsfortschritt an der Westumfahrung Zürich zurückzuführen. Hier wirken sich besonders die Ausbrucharbeiten für den Üetlibergtunnel und die damit verbundenen Transportkosten aus.

Die in den nächsten drei Jahren zur Verfügung stehenden Mittel werden für folgende Tätigkeiten eingesetzt (Beträge in Tabelle I des Anhangs):

Neubauabschnitte:

N 20.1.4 Umfahrung Birmensdorf: Die Bauarbeiten kommen rasch voran. Zurzeit sind alle Tunnel der Umfahrungsstrasse und die Brückenbauwerke in der Filderen im Bau. Die Tunneldurchstiche Hafnerberg und Eggrain sind erfolgt.

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. Nach Abschluss der Innenausbauten der Weströhre wird zur Durchführung der Bauarbeiten an der Oströhre ab Anfang 2002 eine vierstreifige Verkehrsführung durch die Weströhre vorgesehen. Die Bauarbeiten zur Erstellung der Verzweigungsbauwerke N 4 / A 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 Aushubarbeiten für die Voreinschnitte Gänziloo und Wannenboden sowie die Baugrube im Reppischtal werden 2002 abgeschlossen. Die Gegenvortriebe im Lockergestein aus Richtung Zürich und Filderen werden Anfang 2002 aufgenommen. Der Transportstollen für den Abtransport des Tunnelausbruchmaterials nach der Bahnumschlaganlage Filderen wird im Frühjahr 2002 in Betrieb genommen. Die Ausbrucharbeiten von der Baugrube Reppischtal Richtung Üetliberg wurden im April 2001 gestartet. Nach der Fertigstellung der 250 m langen Lockergesteinsstrecke beginnt im Frühjahr 2002 der Vortrieb des Pilotstollens im Fels mit einer Tunnelbohrmaschine von 5 m Durchmesser. Ein Jahr später wird mittels einer Erweiterungsmaschine der Tunnel auf rund 14 m Durchmesser ausgeweitet. Aus heutiger Sicht werden die Tunnelrohbauten Mitte 2006 beendet sein. Anschliessend erfolgt der Innenausbau (Belag, Zentralen, elektromechanische Installationen). Die Inbetriebnahme der Tunnelanlage ist auf 2008 geplant.

N 4.1.6/7 Anschluss Wettswil-Knonau-Kantonsgrenze Zug: Nach Abweisung der vier an das Bundesgericht weitergezogenen Beschwerden hat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Ausführungsprojekt genehmigt. Der Regierungsrat bewilligte sodann die notwendigen Kredite. Die Vorbereitungsarbeiten für die Verlegung der Luzerner- und der Moosstrasse wurden aufgenommen. Aus bautechnischer und finanzieller Sicht des Kantons Zürich kann die N 4 im Knonaueramt mit dem Islisbergtunnel zeitgleich mit dem Üetlibergtunnel fertiggestellt werden. Der Finanzplan des Bundes müsste entsprechend angepasst werden.

N 4.2.8/9 Andelfingen–Henggart–Winterthur: Diese beiden Abschnitte sind in Betrieb. Zwischen Andelfingen und Henggart sind noch kleinere Fertigstellungsarbeiten auszuführen. Im Übrigen fallen neben restlichen Landentschädigungen nur noch Honorarkosten für Ausführungspläne und Abrechnungen an.

SN 1.4.2 / SN 3.4.1 Irchel bis Sihlhölzli: Gleichzeitig mit den Studien für den Seetunnel werden die generellen Projekte des Stadttunnels überprüft.

Abschnitte in Betrieb:

N 1.1.1 Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm: Das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich hat alle Beschwerden gegen den Einsprachenentscheid des Regierungsrates vom 8. März 2000 betreffend das Lärmschutzprojekt Limmattal abgewiesen. Da nur die Gemeinde Unterengstringen ihre Beschwerde ans Bundesgericht weitergezogen hat, können die nicht bestrittenen Teile des Lärmschutzes, soweit sie keine präjudizierende Wirkung haben, etappenweise gebaut werden.

N 1.1.3 Neugut bis Töss: Die im Programm eingestellten Beträge sind für den Umbau des Anschlusses Neugut mit Anpassung der Überlandstrasse bestimmt. Mit den neu vorgesehenen Verkehrsführungen wird der bisherige Querverkehr auf der Überlandstrasse wegfallen, insbesondere auch beim Ein- und Abbiegen. Die direkten Ein- und Ausfahrtsrampen sowie ein Zweiphasenablauf lassen eine flexible Verkehrssteuerung zu, sodass eine optimale Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gewährleistet werden kann.

N 1.1.4 Töss bis Wülflingen: Die Aus- und Erneuerungsbauten im Fahrbahnbereich sind abgeschlossen. Es sind jedoch noch Entschädigungen für Lärmschutz-Sanierungen an Gebäuden fällig. Zudem fallen noch Honorarkosten für Ausführungspläne und Abrechnungen an.

N 3.1.1 Albisstrasse bis Kantonsgrenze Schwyz: In diesem Abschnitt fallen 2002 noch Kosten im Zusammenhang mit Lärmsanierungen zum Schutz angrenzender Siedlungen auf dem Gebiet der Gemeinde Rüslikon an.

N 4.2.1 Flurlingen bis Oerlingen: Infolge der Sparbemühungen sind in den Jahren 2003 und 2004 – an Stelle eines minimalen Autobahnbau – nur die zwingend notwendigen Sanierungsaufwendungen eingestellt. Auf die vorgesehene Lastwagenkontrollstelle kann grundsätzlich nicht verzichtet werden. Der Entscheid des Bundes ist noch hängig.

N 11.1.1 Glatt bis Flughafen: Mit der Bauausführung der «Lärmschutz-Überdeckung Opfikon» mit zusätzlichen, durchgehenden Verflechtungstreifen wurde im laufenden Jahr begonnen. Es wird mit einer Bauzeit von vier Jahren gerechnet.

3. Staatsstrassenbau

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

A. *Fahrbahnbauten*

A1. Objekte über 3 Millionen Franken

Gegenüber dem letztjährigen Bauprogramm ist die Bernstrasse Schlieren (Objekt 157), Kreisel Engstringerstrasse, durch einen vorläufigen Verzicht auf einen Vollausbau weggefallen. Mit minimalem Kostenaufwand soll in einer ersten Ausbauetappe eine Leistungssteigerung für den Gesamtverkehr erreicht werden. Im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Bau der Stadtbahn Glatttal sind zur zwingend gleichzeitigen Ausführung drei grössere Strassenbauten neu aufgenommen worden. Zurzeit laufen nur Abschlussarbeiten beim Autobahn-Objekt 108:

- Kloten, Autobahnzusammenschluss (Objekt 108):
Der Objektkredit wurde in der Volksabstimmung vom 1. September 1991 bewilligt. Das Vorhaben besteht aus der 1,2 km langen Autobahnverbindung und dem Anschluss Kloten West mit dem Halbanschluss Flughafen-Fracht.
Nach Abschluss und Verkehrsübergabe der Hauptfahrbahnen verbleiben für 2002 die Fertigstellung restlicher Bau- und Umgebungsarbeiten sowie die Erstellung der Ausführungspläne. Mit einem Abschluss der Instandstellungs- und Erneuerungsarbeiten an den unmittelbar angrenzenden Strassenabschnitten wird spätestens per Ende 2002 gerechnet.
- Buchs, Aufhebung SBB-Niveauübergang:
Dieses Bauvorhaben war bereits in den 80er-Jahren in den Bauprogrammen enthalten, musste jedoch aus finanziellen Gründen immer wieder zurückgestellt werden. Durch den Mehrverkehr der stetig zunehmenden Industrie- und Gewerbebetriebe sowie den Ausbau des S-Bahn- und Güterverkehrs werden Staus auf der Staatsstrasse infolge geschlossener Barrieren häufiger und immer länger dauern. Die östlich der Bahnhofstrasse projektierte Ersatzstrasse führt über das SBB-Trasse und erschliesst das Industriegebiet beidseitig. An die Gesamtkosten von 10 Mio. Franken leisten die Gemeinden Buchs und Dällikon sowie die Grundeigentümer Kostenbeiträge von insgesamt rund 7 Mio. Franken. Nachdem die Gemeindeversammlungen beider Gemeinden ihre Teilkredite bereits beschlossen haben, kann mit einem Baubeginn im Jahr 2003 gerechnet werden.

- Pfäffikon, Unterführung Tunnelstrasse, Aufhebung Niveauübergang Russikerstrasse S-4:
Die geplante Unterführung ist Bestandteil des Pfäffiker Verkehrskonzeptes und ein Bauwerk der im regionalen Verkehrsrichtplan vorgesehenen Staatsstrasse, welche die Entlastung des Dorfzentrums zum Ziel hat. Das Strassenprojekt wird in enger Zusammenarbeit mit den SBB und der Gemeinde erarbeitet. Der Beitrag der Gemeinde, 50% an die Gesamtkosten von rund 5,7 Mio. Franken, kommt im Frühling 2002 vor die Gemeindeversammlung.
- Bauvorhaben abhängig vom Bau der Stadtbahn Glatttal:
Im Zusammenhang mit der geplanten Stadtbahn Zürich-Oerlikon-Stettbach-Flughafen sind Staatsstrassen teilweise zwingend zu verlegen, auszubauen oder den neuen Verhältnissen anzupassen. Das Gesamtprojekt der Stadtbahn, einschliesslich der drei in der Tabelle II aufgeführten Strassen-Teilprojekte, wird dem Kantonsrat im nächsten Jahr als Gesamtkreditvorlage unterbreitet. Die Kostenanteile der Strassenanpassungen in Dübendorf (Ringstrasse), Opfikon (Verlängerte Aubruggstrasse) und Rümlang/Opfikon/Kloten (Verlängerte Birchstrasse) von insgesamt rund 86 Mio. Franken sind in den Jahren 2003–2005 mit Jahrestanchen zwischen 26 und 31 Mio. Franken im Bauprogramm eingestellt. Nach Abzug voraussichtlicher Beiträge Dritter verbleibt dem Strassenfonds eine Nettokosten-Belastung von 70 bis 80 Mio. Franken, die noch zu finanzieren ist.

A2. Fahrbahnbauten bis 3 Millionen Franken

Gegenüber dem Programm 2000–2002 betragen die im aktuellen Programm eingesetzten finanziellen Mittel nur gerade die Hälfte. Mit dem vorliegenden Sparprogramm sind vor allem Massnahmen zur Erschliessung neuer Siedlungsräume und Fahrbahnanpassungen im Zusammenhang mit unaufschiebbaren Werkleitungsbauten innerorts sicherzustellen. Neue Sanierungen von Unfallschwerpunkten sind bis auf wenige Ausnahmen nicht mehr möglich.

B. Radfahreranlagen

Mit den im Bauprogramm 2002–2004 vorgesehenen Mitteln von insgesamt 26 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 auch § 28 Abs. 2 des Strassengesetzes über den Mindestvoranschlagsbetrag für Radfahreranlagen in angemessener Weise Rechnung getragen.

B1. Radfahreranlagen über 3 Millionen Franken

Die drei bereits im letztjährigen Bauprogramm aufgeführten Objekte können wie vorgesehen gestaffelt ausgeführt und programm-gemäss abgeschlossen werden:

- Bärenswil/Bauma, Radweg Bussental, Adetswilerstrasse–Bauma:
Die Objektkreditbewilligung erfolgte mit Kantonsratsbeschluss vom 4. September 2000. Die Erstellung eines von der Strasse abge-setzten Radweges soll unter Berücksichtigung des regionalen Natur-schutzgebiets «Hüttenried» in erster Linie den Schulweg von Neu-thal nach Bärenswil sichern. Die Bauarbeiten sind ab 2002 geplant.
- Bülach/Embrach, Winterthurer-/Bülachstrasse, Radstreifen von Bülach bis Embrach:
Die Hauptbauarbeiten zur Erstellung der Radfahreranlagen wer-den per Ende 2001 abgeschlossen. Alsdann sind noch kleinere Um-gearbeitungen auszuführen. Im Übrigen fallen neben restlichen Landentschädigungen nur noch Honorarkosten für Abrechnungen und Ausführungspläne an.
- Weisslingen/Kyburg, Radweg Theilingen–Weisslingen–Kollbrunn:
Die Objektkreditbewilligung erfolgte mit Kantonsratsbeschluss vom 20. März 2000. Das Projekt soll die Radweglücke zwischen dem Tössstal und der Radwegroute Kemptthal–Pfäffikon schlies-sen. Die Verbindung dient vor allem den Schülerinnen und Schü-lern sowie den Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendlern. Der Abschnitt Theilingen–Weisslingen ist erstellt. Mit der Ausführung des Radwegabschnitts Weisslingen–Kollbrunn wurde begonnen. Die diesbezüglichen Hauptarbeiten sind vor allem im Jahr 2002 vorgesehen.

B2. Radfahreranlagen bis 3 Millionen Franken

Mit den im Programm 2002–2004 vorgesehenen Mitteln wird der Bau des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Verkehrs-richtpläne und gemäss Radwegstrategie weitergeführt. Bei den Projek-ten handelt es sich vorwiegend um Anlagen zur Schliessung von Rad-weglücken, vor allem zur Sicherung von Schulwegen, sowie Anlagen im Zusammenhang mit Ausbauten öffentlicher Verkehrsmittel oder zur sicheren Erschliessung neuer Wohnquartiere an Staatsstrassen.

C. Lärmschutz-Sanierungen

Die Kosten der in der Lärmschutzverordnung verlangten Sanie-rungsmassnahmen gehen entsprechend dem im Umweltschutzgesetz verankerten Verursacherprinzip grundsätzlich zu Lasten des Strassen-eigentümers, wobei sich der Bund mit Beiträgen beteiligt.

Mit den im Bauprogramm konstant gehaltenen Jahresbeträgen sollen die Sanierungsteilprogramme in den Landgemeinden, neu auch im Knonaueramt und im Limmattal, gefördert werden. Die aktuellen Sanierungsprogramme konzentrieren sich in erster Priorität auf zusammenhängende Strecken mit sehr hohen Lärmbelastungen. Künftig sind auch Beiträge an Massnahmen in Einzelgebäuden ausserhalb der umfassenden Sanierungsprogramme des Kantons möglich. Das Ziel ist, die vorhandenen Alarmwertüberschreitungen an Staatsstrassen möglichst bis zum Jahr 2006 zu beseitigen.

D. Fussgängeranlagen

Die vorgesehenen finanziellen Mittel sollen fast ausschliesslich für Massnahmen zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger innerorts, wo die Unfallhäufigkeit am höchsten ist, eingesetzt werden. Dabei handelt es sich um neu zu erstellende Trottoirbauten und kombinierte Rad-/Gehwegenanlagen sowie um Fussgängerschutzinseln an bestehenden oder ergänzend geplanten Strassenübergängen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

E. Beleuchtungsanlagen

Es handelt sich um wenige ergänzungs- oder erneuerungsbedürftige Anlagen an Staatsstrassen innerorts zur Erhöhung der Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrerinnen und Velofahrern. Die Ausführungen erfolgen meist im Zusammenhang mit strassenbaulichen Verbesserungen.

F. Verkehrseinrichtungen

Die im Programm eingestellten Beträge sind bestimmt für die Deckung der Kantonsanteile bei Automatisierungen von SBB-Barrierenanlagen, für Strassenverkehrsregelungs- und Überwachungsanlagen die bereits bestehen, jedoch zeitgemäss ausgestattet und gleichzeitig für den Gesamtverkehrsablauf optimiert werden müssen, sowie für mehrere neue Vorhaben, die auch dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr Vorteile verschaffen.

G. Erneuerungsbauten

Fahrbahnerneuerungen müssen vor allem an stark beanspruchten Strassenverzweigungen und in Strassenabschnitten mit älteren Oberbauten vorgenommen werden, die nicht mehr genügend tragfähig sind. In den nächsten Jahren sind auch Trag- und Stützelemente verschiede-

ner Brücken zu erneuern, um die vorgeschriebenen Sicherheiten einzuhalten. Mit dem im Aufbau befindlichen Kanal-Informationssystem wird sich zeigen, in welchem Umfang demnächst auch Entwässerungsanlagen erneuert werden müssen, die den Anforderungen nicht mehr genügen.

Infolge der knappen finanziellen Mittel muss der bauliche Fahr-
bahnunterhalt gegenüber den Erneuerungsmassnahmen vermehrt
priorisiert werden. Innerorts sind dies vor allem örtliche Reparaturen
und ausserorts flächendeckende Instandsetzungen von Deckschichten,
vorab an den durch den Schwerverkehr besonders belasteten Haupt-
verkehrsstrassen. Damit soll erreicht werden, dass ältere, noch intakte
Tragschichten langfristig erhalten bleiben und – entsprechend den be-
trieblichen Möglichkeiten – den Strassenbenützerinnen und -benüt-
zern weiterhin sichere Strassenanlagen garantiert werden können.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Notter

Der Staatsschreiber:
Husi

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 01	2002	Bauprogramm 2003	2004
Neubauabschnitte:					
N 20.1.4					
Umfahrung Birmensdorf	1 434 000	557 500	110 000	115 000	120 000
Anschluss Urdorf-Süd bis Anschluss Wettswil	(26 000)	(23 100)	(500)	(100)	(500)
N 41.4					
Verkehrsdreieck Zürich-Süd	325 000	165 300	35 000	30 000	25 000
N 3 (Brunau) bis Üetlibergtunnel	(11 500)	(7 900)	(500)	(500)	(500)
N 41.5					
Üetlibergtunnel	1 120 000	142 600	65 000	90 000	115 000
Brunau bis Anschluss Wettswil	(5 000)	(500)	(700)	(600)	(500)
N 41.6					
Anschluss Wettswil bis Knonau	1 018 000	46 800	40 000	100 000	100 000
	(28 000)	(12 900)	(500)	(2 000)	(2 500)
N 41.7					
Knonau bis Kantonsgrenze Zug	29 000	600	3 000	4 300	9 800
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
N 42.8					
Andelfingen bis Henggart	107 000	105 700	1 000	300	0
	(3 000)	(2 400)	(300)	(300)	(0)
N 42.9					
Henggart bis Winterthur	155 000	154 000	800	200	0
	(13 000)	(12 500)	(500)	(0)	(0)
SN 1.4.2					
Irchel bis Letten	565 000	29 500	100	100	100
	(45 000)	(5 000)	(0)	(0)	(0)
SN 3.4.1					
Letten bis Sihlhölzli	600 000	51 000	100	100	100
	(20 000)	(0)	(0)	(0)	(0)
Insgesamt Neubauabschnitte	5 353 000	1 253 000	255 000	340 000	370 000
	(151 500)	(64 300)	(3 000)	(3 500)	(4 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 01	2002	Bauprogramm 2003	2004
Abschnitte in Betrieb, Ausbauten:					
N 1.1.1					
Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm	21 000	9 100	1 900	5 000	5 000
Fahrstreifenerweiterung und Lärmschutz					
N 1.1.3					
Neugut bis Töss	12 000	2 000	6 700	2 300	1 000
Umbauten und Lärmschutz					
N 1.1.4					
Töss bis Wülflingen	96 000	94 900	1 000	100	0
Aus- und Erneuerungsbauten					
N 3.1.1					
Albisstrasse bis Kantonsgrenze Schwyz	8 000	5 900	1 200	100	0
Lärmschutz					
N 4.2.1					
Flurlingen bis Oerlingen	75 000	26 400	1 200	24 000	20 000
Anpassungen und Lärmschutz					
N 11.1.1					
Glatt bis Flughafen	125 000	38 700	28 000	28 500	29 000
Standstreifen und Lärmschutz					
Insgesamt Ausbauabschnitte	337 000	177 000	40 000	60 000	55 000
Zusammenfassung:					
Übertrag Neubauabschnitte	5 353 000	1 253 000	255 000	340 000	370 000
	(151 500)	(64 300)	(3 000)	(3 500)	(4 000)
Übertrag Ausbauabschnitte	337 000	177 000	40 000	60 000	55 000
Total Nationalstrassenbau	5 690 000	1 430 000	295 000	400 000	425 000
(Konten 8400.5020/5021)	(151 500)	(64 300)	(3 000)	(3 500)	(4 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 01	Bauprogramm		
			2002	2003	2004
A. Fahrbahnbauten					
A1. Konto 8400.5014					
(Objekte > 3 Mio. Franken)					
081 Buchs					
Bahnhof	10 000	0	300	5 000	4 200
Furtbach- bis Furttalstrasse	(2 500)	(0)	(0)	(1 000)	(1 000)
108 Kloten					
Autobahn-Zusammenschluss mit Halbanschluss Flughafen	68 000	59 500	8 000	500	0
	(6 700)	(5 500)	(1 000)	(200)	(0)
620 Pfäffikon					
Tunnelstrasse	5 700	0	0	500	2 500
SBB-Unterführung	(700)	(0)	(0)	(100)	(300)
Bauten abhängig von Stadtbahn Glatttal:					
067 Dübendorf					
Ringstrasse, Abschnitte «Nord» und «Süd» sowie Anpassungen der Zürichstrasse	14 000	0	0	1 500	6 300
	(1 700)	(0)	(0)	(0)	(1 000)
041 Opfikon					
Verlängerte Aubruggstrasse	20 000	0	0	8 500	8 500
Thurgauer- bis Hagenholzstrasse	(4 000)	(0)	(0)	(1 200)	(1 200)
700 Rümlang, Opfikon und Kloten					
Verlängerte Birchstrasse	52 000	0	0	16 500	16 500
SBB-Unterführung bis Balsberg	(6 500)	(0)	(0)	(2 500)	(2 500)
A1. Total Konto 8400.5014 (Einzelobjekte)	- (-)	- (-)	8 300 (1 000)	32 500 (5 000)	38 000 (6 000)
A2. Sammelkonto 8400.5013	- (-)	- (-)	7 200 (2 000)	5 000 (2 000)	5 000 (2 000)
Insgesamt Fahrbahnbauten	- (-)	- (-)	15 500 (3 000)	37 500 (7 000)	43 000 (8 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 01	2002	Bauprogramm 2003	2004
B. Radfahreranlagen					
B1. Konto 8400.5016 (Objekte > 3 Mio. Franken)					
508 Bäretswil/Bauma					
Radweg Bussental	5 100	200	1 700	2 200	800
Adetswilerstrasse bis Bauma	(600)	(0)	(300)	(200)	(100)
001 Bülach/Embrach					
Winterthurer-/Bülachstrasse von Bülach bis Embrach	5 000 (200)	4 600 (100)	300 (50)	100 (50)	0 (0)
002 Weisslingen/Kyburg					
Regionaler Radweg S-42 Theilingen-Weisslingen-Kollbrunn	5 300 (300)	2 400 (100)	2 200 (150)	500 (50)	200 (0)
Verschiedene Bauten, Restkosten					
	- (-)	- (-)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
B1. Total Konto 8400.5016 (Einzelobjekte)					
	- (-)	- (-)	4 200 (500)	2 800 (300)	1 000 (100)
B2. Sammelkonto 8400.5015					
	- (-)	- (-)	5 800 (2 000)	5 200 (1 700)	7 000 (1 900)
Insgesamt Radfahreranlagen					
	- (-)	- (-)	10 000 (2 500)	8 000 (2 000)	8 000 (2 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 01	Bauprogramm		
			2002	2003	2004
Zusammenfassung:					
A. Fahrbahnbauten (Übertrag)	-	-	15 500	37 500	43 000
Konten 8400.5013/5014	(-)	(-)	(3 000)	(7 000)	(8 000)
B. Radfahreranlagen (Übertrag)	-	-	10 000	8 000	8 000
Konten 8400.5015/5016	(-)	(-)	(2 500)	(2 000)	(2 000)
C. Lärmschutz-Sanierungen					
Sammelkonto 8400.5018	-	-	5 000	5 000	5 000
D. Fussgängeranlagen					
Sammelkonto 8400.5010	-	-	6 500	5 000	4 000
	(-)	(-)	(1 500)	(1 000)	(1 000)
E. Beleuchtungsanlagen					
Sammelkonto 8400.5011	-	-	900	1 000	1 000
F. Verkehrseinrichtungen					
Sammelkonto 8400.5012	-	-	2 100	2 500	8 000
G. Erneuerungsbauten					
Sammelkonto 8400.5017	-	-	15 000	11 000	6 000
Total Staatsstrassenbau	-	-	55 000	70 000	75 000
	(-)	(-)	(7 000)	(10 000)	(11 000)