

**4210**

**Bericht des Regierungsrates  
an den Kantonsrat über das Bauprogramm  
der Staatsstrassen für die Jahre 2005–2007**

(vom 29. September 2004)

**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 im Zusammenhang mit seinem Langfristprogramm vom 2. Juli 2003 vorgenommenen Kürzungen im Nationalstrassenbau (durchschnittlich 25 Mio. Franken pro Jahr) sowie die im Rahmen der Entlastungsprogramme 03 und 04 vorgenommenen bzw. geplanten zusätzlichen Kürzungen bei Neubauabschnitten, insbesondere im Knonauer Amt (2005 und 2006 je rund 57 Mio. Franken). Die vorgesehenen Leistungen für Verbesserungen kantonaler und regionaler Strassen wurden entsprechend den dringenden Bedürfnissen in den Gemeinden und gegenüber den gekürzten Beträgen im laufenden Jahr geringfügig erhöht. Die insgesamt zunehmenden jährlichen Kapitalfolgekosten (rund 5 Mio. Franken pro Jahr) sind ab 2005 mit den höheren kantonalen Anteilen an der Schwerverkehrsabgabe des Bundes finanzierbar.

Das Bauprogramm für die Jahre 2005 bis 2007 gliedert sich in die Abschnitte National- und Staatsstrassenbau. Der jährliche Nettoinvestitionsbedarf beträgt für 2005 und 2006 je 145 Mio. Franken. Für 2007 sind voraussichtlich nur noch 135 Mio. Franken verfügbar (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 die damit verbundenen Umprojektierungen, Sparmassnahmen, 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	Schätzung	Bauprogramm		
		2003	2004	2005	2006	2007
Tabelle I	Nationalstrassenbau	434	510	510	495	375
Tabelle II	Staatsstrassenbau (inkl. Erneuerungen)	51	55	65	65	70
<b>Insgesamt Bruttoinvestitionen</b>		<b>485</b>	<b>565</b>	<b>575</b>	<b>560</b>	<b>445</b>

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

		(Beträge in Mio. Franken)				
		Rechnung	Schätzung	Bauprogramm		
		2003	2004	2005	2006	2007
Nationalstrassen		86	101	101	93	74
Staatsstrassen (inkl. Erneuerungen)		34	36	44	52	61
<b>Insgesamt Nettoinvestitionen</b>		<b>120</b>	<b>137</b>	<b>145</b>	<b>145</b>	<b>135</b>
Fondsbelastung (Abschreibungen)		80	85	90	95	100
Bestand Strassenfonds Ende Jahr		19,3	16,6	14,7	9,8	2,9

Zur Finanzierung der Strassenausbauten und -anpassungen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn (Leistungsauftrag der Verkehrsbetriebe Glattal AG im Umfang von netto rund 80 Mio. Franken) sind im Finanzplan des Strassenfonds für 2005 bis 2008 projektbezogen je 20 Mio. Franken eingesetzt (vgl. Tabelle III im Anhang).

## 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 Knonauer Amt so rasch als möglich in Betrieb zu nehmen, um die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Zürich für die Innerschweiz zu verbessern, und

um die Stadt Zürich und die Siedlungsgebiete im Knonauer Amt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Hohe Priorität kommt auch dem Ausbau der städtischen Nationalstrasse SN 1, Abschnitt Europabrücke bis Hardstrasse, im Zusammenhang mit dem dringlichen Bau der Tramlinie Zürich-West zu. Diese soll im Juni 2007 in Betrieb genommen werden.

Das vorliegende Bauprogramm (vgl. Tabelle I im Anhang) berücksichtigt das vom Bundesrat am 2. Juli 2003 beschlossene 7. langfristige Bauprogramm für den Nationalstrassenbau im Kanton Zürich. Es birgt allerdings gewisse Risiken hinsichtlich der noch ungewissen Auswirkungen des Entlastungsprogramms 04 des Bundes, das bezüglich Nationalstrassenbau im Detail noch nicht konkretisiert ist und über das vorerst die eidgenössischen Räte beraten und entscheiden müssen. Gemäss Prioritätensetzung des Bundes ist davon auszugehen, dass Ausbauvorhaben (wie z. B. jenes der N 4 Weinland) 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 zurzeit rund 100 Mio. Franken pro Jahr und löst seit einigen Jahren steigende Kapitalfolgekosten aus, die vor allem mit den kantonalen Anteilen der Mineralölsteuer und der LSVA finanziert werden müssen.

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 weiterhin planmässig voran. Im Eggrain- und Hafnerbergtunnel sowie in den zugehörigen Zentralen werden die Rohbauarbeiten bis Ende 2004 abgeschlossen. Anschliessend beginnt der Einbau der elektromechanischen Anlagen. Die Fertigstellungsarbeiten der Anschlüsse Urdorf Süd (Bergermoos), Utikon (Waldeggrasse) und Birmensdorf (Lielistrasse) erfolgen bis spätestens Ende 2005. Im Sommer 2006 ist die Teileröffnung der N 20.1.4, Anschluss Urdorf bis Anschluss Birmensdorf vorgesehen.

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

*N 4.1.4 Verkehrsdreieck Zürich-Süd:* Die Arbeiten am Bauwerk «Überdeckung Entlisberg» sind seit September 1999 im Gange. Die Tunnelanlagen sind fertig gestellt und in Betrieb. Die Gestaltung und Bepflanzung der oberirdischen Anlagen und die öffentliche Freigabe erfolgen im Frühjahr 2005. Im Laufe des Jahres 2005 wird die Bahnverladeanlage Brunau ausser Betrieb genommen und abgebrochen. Anschliessend erfolgt die Gestaltung der Allmend in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich. Die noch auszuführenden Bauarbeiten im Verkehrsdreieck N 4 / N 3 Brunau werden zeitlich gestaffelt so weitergeführt, dass die jährlich verfügbaren finanziellen Mittel optimal eingesetzt und die Anlagen spätestens mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels in Betrieb genommen werden können.

*N 4.1.5 Üetlibergtunnel:* Die mit einer Tunnelbohrmaschine von 5 m Durchmesser Anfang 2004 beendeten Pilotstollen werden bis im Herbst 2006 mit einer Tunnelbohrmaschine von rund 14 m Durchmesser erweitert. Bereits im Frühjahr 2005 wird der Durchschlag in der Nordröhre (Röhre Basel) erwartet. Mit den Rohbauarbeiten der Portalstation auf der Seite Wettswil und der Lüftungszentrale Reppischtal wurde Mitte 2004 begonnen. Bis Ende 2007 werden die Tunnelrohbauten beendet sein. Anschliessend erfolgen die Innenausstattungen und Betriebseinrichtungen. Die gesamte Tunnelanlage soll im Herbst 2008 in Betrieb genommen werden.

*N 4.1.6/7 Anschluss Wettswil–Knonau–Kantonsgrenze Zug:* Die Bauarbeiten für den Voreinschnitt Süd des Islisbergtunnels sind abgeschlossen. Der Vortrieb mit der Teilbohrmaschine (TBM) im Islisberg hat am 7. April 2004 begonnen. Seither beträgt die wöchentlich aufgefahrene Strecke rund 100 Meter. Der Durchschlag wird im April 2005 erwartet. Die TBM wird anschliessend wieder beim Nordportal montiert, sodass ab Juli 2005 die Oströhre angefahren werden kann. Der zweite Durchschlag wird voraussichtlich im August 2006 erfolgen. Mit einem Abschluss der Rohbauarbeiten kann somit im Dezember 2007 gerechnet werden. Der Autobahnanschluss Affoltern und die neue Obfelderstrasse sind im Bau. Die Arbeiten für den Trasseebau auf offener Strecke werden ab 2005 aufgenommen. Mit den Bauarbeiten der Überdeckungen Rüteli und Eigi, Gemeinde Mettmenstetten, sowie der Jonentobelbrücke, Gemeinde Affoltern, wurde im Sommer 2004 begonnen. Die bereits im Juni 2003 begonnenen Arbeiten zur Ausführung des Entwässerungsstollens Bäckental, Gemeinde Mettmenstetten, werden im Sommer 2005 abgeschlossen.

*SN 1.4.1 Europabrücke–Letten:* Das generelle Projekt Europabrücke–Letten ist vom Bundesrat am 23. Mai 2004 genehmigt worden. Das Ausführungsprojekt für den Abschnitt Europabrücke–Hardstrasse ist in Arbeit und berücksichtigt die neue Tramlinie Zürich–West. Die öffentliche Planaufgabe ist im März 2005 vorgesehen.

*SN 3.4.1 Letten–Sihlhölzli:* Im Rahmen der Strategie Hochleistungsstrassen muss dieser Abschnitt des städtischen Nationalstrassenetzes überarbeitet werden. Die im Programm eingestellten 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 sind zu einem grossen Teil im Gang. Im Raum Geroldswil Süd sind sie bereits erstellt. Andere Teilprojekte sind infolge Einsprachen noch in Überarbeitung. Deren Fertigstellung und Ausführung erfordert daher mehr Zeit als bisher angenommen.

Das seit der Eröffnung der zusätzlichen Baregg-Tunnelröhre feststellbare höhere Verkehrsaufkommen auf diesem Abschnitt erfordert im Limmattal und den anschliessenden Streckenabschnitten (Nord- und Westumfahrung Zürich) weitere geeignete Verkehrs-Beinflussungs-Anlagen (VBA). Diese richten sich nach den tatsächlichen Verkehrsentwicklungen, der Wirkung bereits erfolgter Sofortmassnahmen sowie nach dem Bedürfnis, vorhandene Verkehrskapazitäten optimal zu nutzen.

*N 1.1.4/5 Töss–Attikon–Hagenbuch:* Im Rahmen von Unterhaltmassnahmen müssen ab 2006 die Kunstbauten erneuert, die Ein- und Ausfahrten verlängert und der Oberbau saniert werden. Es ist mit zusätzlichen Investitionskosten von gut 100 Mio. Franken zu rechnen.

*N 4.2.1 Flurlingen bis Oerlingen:* Das Ausführungsprojekt für den minimalen Ausbau auf vier Streifen (Miniautobahn) wurde im Herbst 2004 fertig gestellt und dem Bund (UVEK) zur Prüfung eingereicht. Die Ermächtigung zur öffentlichen Projektauflage wird voraussichtlich Ende 2004 erteilt. Sofern Rechtsmittelverfahren ausbleiben, sind 2006 erste bauliche Vorarbeiten möglich.

*N 11.1.1 Glatt bis Flughof:* Die Bauarbeiten an der «Überdeckung Opfikon» und der Flughafenautobahn sind abgeschlossen. Auf Grund der heutigen, erhöhten Ansprüche an die Tunnelsicherheit ist für die Verkehrssteuerung im Tunnelbereich eine Verkehrsbeeinflussungsanlage vorgesehen. Sie besteht aus Fahrstreifensignalen, Wechselwegweisern, variablen Geschwindigkeitssignalen, einem Mittelstreifenüberfahrt-Leitsystem sowie verschiedenen Erfassungseinrichtungen. Für die Gesamtkoordination der Verkehrssteuerungsanlagen ist im Anschluss Glattbrugg eine Verkehrsregelungsanlage vorgesehen, die unter anderem auch die Einfahrtsrampen bewirtschaftet.

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

### **3. Staatsstrassenbau**

Anders als im letztjährigen Bauprogramm besteht die Tabelle II nur noch aus einer Sachbereichsliste mit den zugeordneten Anlagen A–G und den dazugehörigen Sammelkontobezeichnungen gemäss Staatsbuchhaltung. Diese Vereinfachung ist damit begründet, als dass sich die Thematik im Wesentlichen nur noch auf kleinere Projekte zur Verbesserung, Erhaltung und zeitgemässen Ausstattung von Strassenanlagen bezieht.

Die Strassenanpassungen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn (Rahmenkredit von 97 Mio. Franken) werden im Leistungsauftrag der Glattalbahn AG ausgeführt. Die einzelnen Objekte sind aus dem Tabellenanhang III ersichtlich. Sie werden in einem nachfolgenden Unterkapitel kurz dargestellt.

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

#### *A. Fahrbahnbauten*

Mit einer durchschnittlichen Jahresleistung von rund 11,5 Mio. Franken werden vorab in den stark verkehrsbelasteten Agglomerationsgebieten mit wirtschaftlichen Massnahmen folgende Ziele verfolgt:

- Optimierung der Verkehrsverhältnisse und Gestaltung des Strassenraums innerorts durch lokale Fahrbahnanpassungen im Zusammenhang mit unaufschiebbaren Werkleitungsbauten und/oder baulichen Unterhaltsmassnahmen. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden, insbesondere hinsichtlich Ausführsterminen.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Staus an Knoten durch bauliche und steuerungstechnische Massnahmen, wenn nötig eingebunden in koordinierende regionale Verkehrssteuerungen.

- Vorkehrungen zur Verflüssigung des Verkehrs, insbesondere mit verkehrsentlastenden und verkehrstrennenden Massnahmen sowie mit Anlagen für Busbevorzugungen zur Vermeidung langer Wartezeiten in Staus und zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität.
- Behebung von Unfallschwerpunkten ausserorts.

### *B. Radfahreranlagen*

Mit den im Bauprogramm 2005–2007 vorgesehenen Mitteln von insgesamt 39 Mio. Franken soll in den nächsten drei Jahren der Ausbau des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Verkehrsrichtpläne und gemäss den Grundsätzen der Radwegstrategie fortgesetzt werden. Damit wird § 28 Abs. 2 des Strassengesetzes (LS 722.1) betreffend den Mindestvoranschlagsbetrag für Radfahreranlagen vollumfänglich Rechnung getragen.

Bei den Projekten handelt es sich vorwiegend um Anlagen zur Schliessung von Radweglücken, zur Sicherung von Schulwegen sowie zur Verbesserung bestehender, jedoch gefährlicher Streckenabschnitte und Radweg-Verzweigungen.

Das Projekt Bärenswil/Bauma, Radweg Bussental, Adetswilerstrasse bis Bauma, als einzig noch verbliebenes grösseres Vorhaben im letztjährigen Bauprogramm, konnte auf Grund von Projektoptimierungen und günstigen Bauvoraussetzungen bis auf wenige ausstehende Landentschädigungen und Honorarkosten abgeschlossen werden.

### *C. Lärmschutzsanierungen*

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

In erster Linie sollen Fenstersanierungen an Gebäuden vorgenommen werden mit dem Ziel, die vorhandenen Alarmwertüberschreitungen an Staatsstrassen gemäss der vom Bund in Aussicht genommenen Fristerstreckung bis 2018 zu beseitigen. Im Vordergrund stehen die Sanierungsteilprogramme Knonaueramt, Limmattal und Bezirk Horgen mit einem Gesamtsanierungsbedarf von rund 19 Mio. Franken. Die Massnahmen konzentrieren sich in erster Priorität auf zusammenhängende Strecken mit hohen Lärmbelastungen. Darüber hinaus sind Beiträge für Massnahmen an Einzelgebäuden erforderlich, die nachweislich einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind.

#### *D. Fussgängeranlagen*

Die vorgesehenen finanziellen Mittel von insgesamt 25 Mio. Franken 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 Fussgängerschutzinseln, die in letzter Zeit von den Gemeinden vermehrt gefordert werden, sowie um ergänzende Trottoirbauten und kombinierte Rad-/Gehweganlagen im Bereich von Neuüberbauungen und bestehenden Lücken im Netz.

#### *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 neue Betriebseinrichtungen zur Verkehrssteuerung des strassengebundenen Gesamtverkehrs sowie für Verkehrsregelungs- und Überwachungsanlagen, die bereits bestehen, jedoch zeitgemäss ausgestattet und gleichzeitig für den Gesamtverkehrsablauf optimiert werden müssen. Die Kostenanteile, die vom öffentlichen Verkehr (ZVV) zu übernehmen sind, werden zurückerstattet.

#### *G. Erneuerungsbauten*

Vom erforderlichen Erneuerungsbedarf von durchschnittlich 18 Mio. Franken pro Jahr werden für Brückenerneuerungen durchschnittlich 4,5 und für Hauptverkehrsstrassen 2,5 Mio. Franken beansprucht. Im übrigen Strassennetz werden die Mittel vor allem an stark beanspruchten Strassenverzweigungen und in Strassenabschnitten mit älteren Oberbauten eingesetzt, die nicht mehr genügend tragfähig sind.

#### *Leistungsauftrag der Verkehrsbetriebe Glattal AG*

Strassenanpassungen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn (vgl. Tabelle III im Anhang).

Mit Beschluss vom 23. September 2002 hat der Kantonsrat für die Strassenbauten und anderweitige Anpassungen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn einen Rahmenkredit von 97 Mio. Franken bewilligt. 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 ab Januar 2005 begonnen werden.
- Objekt 129, Stadt Zürich, Thurgauerstrasse, Anpassungen:  
Der Bruttokredit beträgt 6 Mio. Franken. Mit dem Bau konnte im September 2004 begonnen werden.
- Objekt 605, Dübendorf, Zürichstrasse, Anpassungen Knoten Sonental:  
Der Bruttokredit beträgt 3 Mio. Franken. Mit den Hauptarbeiten konnte im Sommer 2004 begonnen werden. Die Abschlussarbeiten sind bis Frühjahr 2005 geplant.
- Objekt 638, Dübendorf, Ringstrasse, Abschnitte «Nord» und «Süd», Neugut- bis Zürichstrasse:  
Der Bruttokredit beträgt 7 Mio. Franken. Der Baubeginn ist auf März 2005 und das Bauende auf Oktober 2006 angesetzt.  
Ein Vorhaben steht im Zusammenhang mit der zweiten Baustufe:
- Objekt 700, Rümlang/Opfikon/Kloten, verlängerte Birchstrasse, SBB-Unterführung bis Balsberg:  
Der Objektkredit von 52 Mio. Franken ist als Teil des Rahmenkredits von 97 Mio. Franken vom Regierungsrat noch zu bewilligen. Der entsprechende Antrag ist in Bearbeitung, und die Freigabe des Kredits soll im Zusammenhang mit der zweiten Etappe der Glattalbahn erfolgen. Der Baubeginn ist für 2005 geplant.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Jeker	Husi

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 04	2005	Bauprogramm 2006	2007
<b>Neubauabschnitte:</b>					
<b>N 20.1.4</b>					
<b>Umfahrung Birmensdorf</b>	1 444 000	1 094 000	200 000	120 000	30 000
Anschluss Urdorf-Süd bis Anschluss Wettswil	(26 000)	(24 000)	(500)	(500)	(1 000)
<b>N 4.1.4</b>					
<b>Verkehrsdreieck Zürich-Süd</b>	367 000	307 000	32 000	27 000	1 000
N 3 (Brunau) bis Üetlibergtunnel	(12 000)	(10 100)	(500)	(500)	(900)
<b>N 4.1.5</b>					
<b>Üetlibergtunnel</b>	1 120 000	512 000	117 000	106 000	90 000
Brunau bis Anschluss Wettswil	(5 000)	(1 900)	(500)	(500)	(1 100)
<b>N 4.1.6</b>					
<b>Anschluss Wettswil bis Knonau</b>	1 018 000	247 000	124 000	157 000	125 000
	(28 000)	(16 800)	(3 500)	(3 500)	(2 000)
<b>N 4.1.7</b>					
<b>Knonau bis Kantonsgrenze Zug</b>	29 000	4 200	4 000	8 000	8 000
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
<b>SN 1.4.1</b>					
<b>Europabrücke bis Letten</b>	110 000	12 200	2 000	40 000	20 000
	(27 000)	(5 200)	(0)	(20 000)	(0)
<b>SN 3.4.1</b>					
<b>Letten bis Sihlhölzli</b>	600 000	51 600	1 000	2 000	1 000
	(20 000)	(0)	(0)	(0)	(0)
<b>Insgesamt Neubauabschnitte</b>	4 688 000	2 228 000	480 000	460 000	275 000
	(118 000)	(58 000)	(5 000)	(25 000)	(5 000)

Tabelle I **Nationalstrassenbau**  
(Fortsetzung)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 04	2005	Bauprogramm 2006	2007
<b>Abschnitte in Betrieb, Ausbauten:</b>					
<b>N 1.1.1</b>					
<b>Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm</b>	61 000	30 000	16 000	8 000	7 000
Lärmschutz und Verkehrs- beeinflussungsanlagen (VBA)					
<b>N 1.1.4 / N 1.1.5</b>					
<b>Töss bis Hagenbuch</b>	199 000	95 400	600	6 000	36 000
Aus- und Erneuerungsbauten					
<b>N 4.2.1</b>					
<b>Flurlingen bis Oerlingen</b>	140 000	29 300	1 400	15 000	52 000
Minimalausbau und Lärmschutz					
<b>N 11.1.1</b>					
<b>Glatt bis Flughafen</b>	170 000	161 300	7 000	1 700	0
Standstreifen und Lärmschutz					
<b>N 20.1.1 / N 20.1.2</b>					
<b>Nordumfahrung Zürich</b>	700 000	9 000	5 000	4 300	5 000
Weiningen (N 1) bis Glattbrugg					
<b>Insgesamt Ausbauabschnitte</b>	<b>1 270 000</b>	<b>325 000</b>	<b>30 000</b>	<b>35 000</b>	<b>100 000</b>
<b>Zusammenfassung:</b>					
Übertrag Neubauabschnitte	4 688 000 (118 000)	2 228 000 (58 000)	480 000 (5 000)	460 000 (25 000)	275 000 (5 000)
Übertrag Ausbauabschnitte	1 270 000	325 000	30 000	35 000	100 000
<b>Total Nationalstrassenbau</b> (Konten 8400.5020/5021)	<b>5 958 000</b> (118 000)	<b>2 553 000</b> (58 000)	<b>510 000</b> (5 000)	<b>495 000</b> (25 000)	<b>375 000</b> (5 000)

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

	Rechnung 2003	Geschätzt 2004	2005	Bauprogramm 2006	2007
<b>A. Fahrbahnbauten</b>	11 200	10 900	10 700	11 300	13 600
Sammelkonto 8400.5013		(1 000)	(1 000)	(1 000)	(1 000)
<b>B. Radfahreranlagen</b>	10 800	11 000	13 000	13 000	13 000
Sammelkonto 8400.5015		(3 000)	(3 000)	(3 000)	(3 000)
<b>C. Lärmschutzsanierungen</b>					
Sammelkonto 8400.5018	2 000	3 800	5 900	6 900	6 400
<b>D. Fussgängeranlagen</b>	6 400	8 800	7 900	7 800	9 200
Sammelkonto 8400.5010		(1 000)	(1 000)	(1 000)	(1 000)
<b>E. Beleuchtungsanlagen</b>					
Sammelkonto 8400.5011	400	800	1 100	900	800
<b>F. Verkehrseinrichtungen</b>					
Sammelkonto 8400.5012	2 600	2 500	6 100	7 900	9 300
<b>G. Erneuerungsbauten</b>					
Sammelkonto 8400.5017	17 200	17 200	20 300	17 200	17 700
<b>Total Staatsstrassenbau</b>	<b>50 600</b>	<b>55 000</b>	<b>65 000</b>	<b>65 000</b>	<b>70 000</b>
		(5 000)	(5 000)	(5 000)	(5 000)

Tabelle III **Leistungsauftrag der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG)**(Beträge in 1000 Fr.)  
(in Klammern Anteil Landerwerb)

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 04	2005	Bauprogramm 2006	2007
<b>Objekte im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn:</b>					
<b>Einzelobjektkredite Konto 8400.5014 (Objekte &gt; 3 Mio. Franken)</b>					
<b>041 Opfikon/Zürich</b>					
Verlängerte Aubruggstrasse	19 000	700	9 800	7 100	600
Thurgauer- bis Hagenholzstrasse	(4 000)	(0)	(1 800)	(1 800)	(400)
<b>129 Stadt Zürich</b>					
Thurgauerstrasse	6 000	1 000	3 000	2 000	0
Anpassungen	(500)	(0)	(300)	(200)	(0)
<b>605 Dübendorf</b>					
Zürichstrasse, Anpassungen	3 000	2 400	500	100	0
Knoten Sonnental	(400)	(200)	(200)	(0)	(0)
<b>638 Dübendorf</b>					
Ringstrasse, Abschnitte «Nord» und «Süd», Neugutstrasse bis Zürichstrasse	7 000 (1 100)	400 (0)	3 800 (500)	2 200 (400)	600 (200)
<b>700 Rümlang, Opfikon und Kloten</b>					
Verlängerte Birchstrasse	52 000	300	12 000	17 000	13 000
SBB-Unterführung bis Balsberg	(6 500)	(0)	(1 500)	(2 000)	(2 000)
<b>Total Konto 8400.5014</b> (Einzelobjekte Leistungsauftrag)	<b>87 000</b> <b>(12 500)</b>	<b>4 800</b> <b>(200)</b>	<b>29 100</b> <b>(4 300)</b>	<b>28 400</b> <b>(4 400)</b>	<b>14 200</b> <b>(2 600)</b>