

3737

**Bericht des Regierungsrates
an den Kantonsrat über das Bauprogramm
der Staatsstrassen für die Jahre 2000–2002**

(vom 27. Oktober 1999)

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 vorliegende Programm berücksichtigt die in der Volksabstimmung vom 27. September 1998 beschlossene leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Die sich daraus ergebenden jährlichen Mehrerträge für den Kanton Zürich ab 2001 müssen nach Anweisung des Bundes vor allem für den Bau der N 4, Zürich–Knonau, eingesetzt werden. Bis dahin finanziert der Bund mit einem Überbrückungskredit die jährlichen Nettoausgaben des Kantons für den Nationalstrassenabschnitt N 4.1.5 (Üetlibergtunnel). Während die Investitionen für Neu- und Ausbauten von Nationalstrassen innerhalb von vier Jahren um rund 100% zunehmen und auf rund 400 Mio. Franken ansteigen (vgl. nachfolgende Tabellenübersicht), muss das Bruttoinvestitionsvolumen für Aus- und Erneuerungsbauten von Staatsstrassen infolge fehlender finanzieller Mittel auf tiefem Niveau gehalten werden.

Das Bauprogramm für die Jahre 2000–2002 gliedert sich in die Abschnitte National- und Staatsstrassenbau. Der jährliche Gesamt-Nettoinvestitionsbedarf steigt von bisher 88 auf 125 Mio. Franken im Jahr 2002 an. Gemäss dem bisherigen langfristigen Nationalstrassenbauprogramm des Bundes ist das von der Bundesversammlung beschlossene Nationalstrassennetz im Hinblick auf die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrs- und Transportsystems bis zum Jahr 2013 fertigzustellen. Der Bund hat deshalb den Kanton Zürich, der seinen Kostenanteil von 20% zu finanzieren hat und zum termingerechten Bauvollzug verpflichtet ist, zum beschleunigten Bau der Nationalstrassen auf seinem Gebiet angehalten. Geplante und bereits bewilligte Projekte sind deshalb so rasch als möglich zu verwirklichen.

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 Bruttogebühren vorgesehen:

		(Beträge in Mio. Franken)				
		Rechnung	Schätzung	Bauprogramm		
		1998	1999	2000	2001	2002
Tabelle I	Nationalstrassenbau	185	230	270	345	395
Tabelle II	Staatsstrassenbau (inkl. Erneuerungen)	37	55	55	55	55
Insgesamt Bruttoinvestitionen		222	285	325	400	450

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

		(Beträge in Mio. Franken)				
		Rechnung	Schätzung	Bauprogramm		
		1998	1999	2000	2001	2002
	Nationalstrassen	38	42	30	69	79
	Staatsstrassen (inkl. Erneuerungen)	34	46	46	46	46
Insgesamt Nettoinvestitionen		72	88	76	115	125
Fondsbelastung (Abschreibungen)		66	66	68	70	73
Stand Fondsüberschuldung Ende Jahr		47	73	86	40*	0*

* Verkehrsabgabenerhöhung ab 2001 berücksichtigt.

Die jährlichen Abschreibungen am Verwaltungsvermögen aus Eigeninvestitionen liegen zurzeit rund 20 Mio. Franken tiefer als 1988 (86 Mio. Franken); dies nicht zuletzt auch dank der rigorosen Sparmassnahmen in den letzten 10 Jahren.

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 in Überarbeitung befindlichen langfristigen Bauprogramm des Bundes, das jedes dritte Jahr vom Bundesrat neu beschlossen wird.

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 ab 2001 ist die Finanzierung der Nationalstrassenbauten im Kanton Zürich langfristig gesichert, im Gegensatz zu den Aufwendungen für den Staatsstrassenbau und -unterhalt, deren Finanzierung jährliche Mehrerträge bei den kantonalen Verkehrsabgaben erfordert. Um einen programmgemässen Baubeginn der N 4-Tunnelprojekte «Üetliberg» und «Islisberg» zu ermöglichen, hat der Bundesrat dem Regierungsrat mit Schreiben vom 25. Februar 1998 einen verzinslichen Überbrückungskredit von 26 Mio. Franken zur Finanzierung des Kantonsanteils gewährt. Dieser wird in den Rechnungsjahren 1999 und 2000 wirksam.

Das massgebende Bundesprogramm 2000 wird nach vorgängiger Absprache mit den Kantonen erst zu Jahresbeginn auf Grund des Budgetbeschlusses der eidgenössischen Räte festgelegt. Der höhere Finanzbedarf in den Jahren 2000 und 2001 für die Nationalstrassenbauten im Kanton Zürich ist im Vergleich zu den Vorjahren vor allem auf den Mehrbedarf im Zusammenhang mit den Ausbrucharbeiten in den verschiedenen Tunnelabschnitten der Westumfahrung Zürich und den damit verbundenen Transportkosten zurückzuführen.

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

Neubauabschnitte:

N 20.1.4 Umfahrung Birmensdorf: Die Bauarbeiten kommen zügig voran. Das Schwergewicht liegt in den nächsten Jahren beim Tunnelbau. Der Bau des Aeschertunnels ist im Gang und wird etwa sechs Jahre dauern. Der Bau der Reppischtalbrücke wird im Mai 2000 so weit vorangeschritten sein, dass die Brücke anschliessend als Baupiste zur Erstellung des Hafnerbergtunnels verfügbar ist. Mit den Arbeiten

für den Ausbruch des Eggraintunnels wird ab 2000 begonnen. In den Filderen werden die strassenprojektbedingten Brückenbauwerke erstellt sowie allgemeine Tiefbauarbeiten (Kabelschächte, Kanalisationen, Leitungen usw.) ausgeführt.

N 4.1.4 Verkehrsdreieck Zürich-Süd: Die Arbeiten am Bauwerk «Überdeckung Äntlisberg» begannen im September 1999 und werden voraussichtlich 2002 beendet sein. Die Installationsplätze und Erschliessungsstrassen Gänziloo werden im Jahr 2000 für den Beginn der Voreinschnittsarbeiten des Üetlibergtunnels genutzt werden können. Die Bauarbeiten zur Erstellung der Verzweigungsbauwerke N 4 / N 3 des Verkehrsdreiecks Brunau werden zeitlich gestaffelt so in Angriff genommen, dass die jährlich verfügbaren finanziellen Mittel optimal eingesetzt und die Bauwerke spätestens mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels in Betrieb genommen werden können.

N 4.1.5 Üetlibergtunnel: Die Bauarbeiten für die Erstellung der Voreinschnitte Wannenboden und Gänziloo sowie für den Aushub der Baugrube in Landikon werden im Jahr 2000 gestaffelt begonnen. Die Vergabe der Tunnelarbeiten ist auf Ende 2000 geplant. Der Tunnelvortrieb soll im Frühjahr 2001 beginnen.

N 4.1.6 Anschluss Wettswil bis Knonau: Am 23. Juni 1999 hat das Verwaltungsgericht über die Beschwerden entschieden, die gegen den Einsprachenentscheid des Regierungsrates vom 21. Januar 1998 erhoben wurden. Vier Beschwerdeführende haben den Entscheid des Verwaltungsgerichts an das Bundesgericht weitergezogen. Wann der Baubeginn erfolgen kann, hängt von der Dauer des weiteren Rechtsmittelverfahrens ab. Die Detailprojektierung der nicht angefochtenen Streckenabschnitte wird mit Zustimmung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) so vorangetrieben, dass nach erfolgtem Entscheid des Bundesgerichts die Ausführungsprojekte durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ohne Verzug genehmigt und die Bauarbeiten rasch in Angriff genommen werden können.

N 4.1.7 Knonau bis Kantonsgrenze Zug: Dieser Abschnitt ist ebenfalls Gegenstand des von den Beschwerdeführenden beim Bundesgericht anhängig gemachten Verfahrens. Die Projektierungsarbeiten für die Fertigstellung der Strassenanlagen bleiben damit weiterhin eingestellt.

N 4.2.8 Andelfingen bis Henggart: Die Bauarbeiten sind auf dem gesamten Streckenabschnitt in vollem Gang. Das um ein Jahr gestraffte Bauprogramm kann eingehalten werden, so dass die Bauarbeiten voraussichtlich Mitte 2001 abgeschlossen werden können. Die vor zwei Jahren auf 120 Mio. Franken geschätzten Gesamtkosten vermindern sich infolge günstigerer Bau- und Landpreise voraussichtlich um rund 8 Mio. Franken.

N 4.2.9 Henggart bis Winterthur: Im Zusammenhang mit den Fertigstellungsarbeiten an der N 4.2.8 werden im Jahr 2001 für Bauarbeiten im Bereich der gemeinsamen Abschnittsgrenze und für verschiedene Abschlussarbeiten anteilmässige Kosten zur Zahlung fällig. Zudem fallen noch restliche Honorarkosten für Ausführungspläne und Abrechnungen an.

SN 1.4.2 / SN 3.4.1 Irchel bis Sihlhölzli: Die generellen Projekte der städtischen Nationalstrassen sollen überprüft und gegebenenfalls überarbeitet werden.

Abschnitte in Betrieb:

N 1.1.1 Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm: Die gleichzeitig mit der Ausführung von Unterhaltsarbeiten vorgesehene Fahrstreifen-erweiterung im Abschnitt Geroldswil bis Limmattalerkreuz zur Entflechtung des Verkehrs in die Richtungen Zürich, Gubristtunnel und Urdorf sowie zur Beseitigung des dortigen Unfallschwerpunkts, sollte bis Ende 2000 abgeschlossen sein. In den folgenden Jahren ist die etappenweise Erstellung ergänzender Lärmschutzbauten auf dem Gebiet der Gemeinden Unterengstringen und Geroldswil vorgesehen.

N 1.1.3 Neugut bis Töss: Die im Programm eingestellten Beträge sind für den Umbau des Anschlusses Neugut mit Anpassung der Überlandstrasse sowie für die ergänzenden Lärmschutzbauten auf dem Gebiet der Gemeinden Lindau, Effretikon und Dietlikon bestimmt.

N 1.1.4 Töss bis Wülflingen: Die Aus- und Erneuerungsbauten im Fahrbahnbereich sind abgeschlossen. Es sind jedoch noch verschiedene Abschlussarbeiten ausserhalb des Trassees fällig, wie bauliche Instandstellungen und Anpassungen örtlicher Installationsplätze und Nebenanlagen. Zudem fallen noch grössere Honorarkosten für Ausführungspläne und Abrechnungen an.

N 3.1.1 Albisstrasse bis Kantonsgrenze Schwyz: In diesem Abschnitt sind nur noch die Kosten für die Lärmsanierungen zum Schutz angrenzender Siedlungen auf dem Gebiet der Gemeinden Thalwil (Gattikon) und Wädenswil im Programm enthalten. Die Gesamtkosten beziehen sich auf diese Massnahmen. Die übrigen Arbeiten sind abgeschlossen.

N 4.2.1 Flurlingen bis Oerlingen: Im Hinblick auf einen Ausbau dieses Abschnittes zu einer minimalen Autobahn (geschätzte Kosten von rund 94 Mio. Franken) wurden die Gesamtkosten dieses Abschnittes entsprechend angepasst. Die Jahrestanchen sind für die vielfältigen vorbereitenden Massnahmen und die Projektierungskosten vorgesehen.

N 11.1.1 Glatt bis Flughafen: Die Vorarbeiten für das erweiterte Projekt «Überdeckung Opfikon» sind im Jahr 2000, die Hauptarbeiten ab 2001 im Programm eingestellt. Die Gesamtkostenschätzung wurde dem aktuellen Kostenvoranschlag angepasst.

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 fertig gestellte Bergstrasse, Meilen, weggefallen. Im Zuge weiterer Niveauübergang-Sanierungen sind zwei Bauvorhaben neu aufgenommen worden.

Zurzeit befindet sich nur ein kantonales Autobahn-Objekt im Bau:

– **Kloten, Autobahnzusammenschluss:**

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.

Die nördlich der Kaserne erstellte Bülacherstrasse (Länge rund 1,1 km), die im August 1998 dem Verkehr übergeben wurde, erfüllt die ihr während dem Bau zugeordnete Entlastungsfunktion auf der alten Schaffhauserstrasse und an der Verzweigung Lindengarten. Der Rohbau des Doppelnutzungs-Bauwerks für das Ausbildungszentrum der Übermittlungstruppen (AMITI) und den darüber liegenden Strassenkörper konnte dadurch im Spätsommer 1999 programmgemäss fertig gestellt werden. Die Hauptarbeiten des Strassenbaus schreiten so voran, dass der Autobahnzusammenschluss ab April 2000 auf einer Hälfte (im Gegenverkehr) befahren werden kann. Ein Abschluss der Strassenbauarbeiten, einschliesslich der Instandstellung der unmittelbar angrenzenden Strassenabschnitte, ist auf Ende 2001 vorgesehen.

Ein Baubeginn im Jahr 2001 steht bei dem im letzten Jahr neu aufgenommenen Bauvorhaben bevor:

- Schlieren, Bernstrasse:

Die Kreuzung mit der Engstringerstrasse ist sehr stark belastet. Die seinerzeit installierte Verkehrsregelungsanlage genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr. Mit der Anlage eines Kreisels wird sowohl die Verkehrssicherheit entscheidend erhöht als auch die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens erheblich verbessert. Zudem ist ein sicherer Radweg zwischen Schlieren und Unterengstringen zu erstellen. Die Projektbearbeitung ist im Gang. Ein Kreditantrag ist bis Mitte 2000 vorgesehen.

Für die zwei neu aufgenommenen Objekte, deren Projekte zurzeit bearbeitet werden, ist der Baubeginn ab Herbst 2002 geplant:

- Buchs/Dällikon, Bahnhof-/Buchserstrasse, SBB-Unterführung:

Dieses Bauvorhaben war bereits in den 80er-Jahren in den Bauprogrammen enthalten, musste jedoch aus finanziellen Gründen zurückgestellt werden. Durch die starke Zunahme des Bahn- und Strassenverkehrs sind die infolge geschlossener Barrieren immer häufigeren und längereren Staus auf der Staatsstrasse nicht mehr tragbar. Zur notwendigen Entflechtung des Verkehrs wird nun das Projekt 1988 überarbeitet und anschliessend öffentlich aufgelegt.

- 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 (Vorprojekt 1970), die die Entlastung des Dorfzentrums zum Ziel hat. Das Strassenprojekt wird in Abstimmung mit jenem für den Bahnhofausbau in enger Zusammenarbeit mit den SBB und der Gemeinde erarbeitet und so bald als möglich öffentlich aufgelegt.

A2. Fahrbahnbauten bis 3 Millionen Franken

Die vorgesehenen finanziellen Mittel sollen vor allem für sanierungsbedürftige Strassenbereiche mit hoher Unfallhäufigkeit eingesetzt werden (rund 35 Objekte), insbesondere für verkehrstechnische Verbesserungen von Strassenverzweigungen und die Sanierung unübersichtlicher Kurven. Überdies sind auch Verbesserungen im Zusammenhang mit neuen Rad-/Gehweganlagen oder dringlichen Erneuerungsbauten geplant (rund 30 Objekte).

B. Radfahreranlagen

Mit den im Bauprogramm 2000–2002 vorgesehenen Mitteln von insgesamt 42 Mio. Franken soll in den nächsten drei Jahren der Ausbau des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Verkehrsrichtpläne weiter gefördert werden.

B1. Radfahreranlagen über 3 Millionen Franken

Das im letztjährigen Bauprogramm enthaltene Vorhaben Dietikon, Bernstrasse, wird 1999 baulich abgeschlossen und dem Betrieb übergeben.

Das Bauvorhaben «Bülach/Embrach, Winterthurer-/Bülachstrasse, Radstreifen von Bülach bis Embrach» hat sich aus Koordinationsgründen um rund ein Jahr verzögert. Infolge der SBB-Tunnelsanierung Embrach–Bülach und dem dadurch notwendigen Busbetrieb über Eschenmosen wurde 1999 nur die Wildbachbrücke erstellt. Ab Ende April 2000 können die Bauarbeiten für die Radstreifen in Angriff genommen und voraussichtlich im Sommer 2001 abgeschlossen werden.

Zur Schliessung weiterer Lücken sind zwei Bauvorhaben neu aufgenommen worden. Diese waren bereits in den Programmen 1991 und 1992 enthalten, mussten jedoch aus finanziellen Gründen zurückgestellt werden:

- Bäretswil/Bauma, Radweg Bussental, Adetswilerstrasse–Bauma:
Das generelle Projekt wurde bereits in den 80er-Jahren erarbeitet und öffentlich aufgelegt. Auf Grund der Festlegung des regionalen Naturschutzgebietes «Hüttenried» wurde es kürzlich überarbeitet. Mit einem Kreditantrag ist noch in diesem Jahr zu rechnen. Die Erstellung eines von der Strasse abgesetzten Radweges soll in erster Linie den Schulweg von Neuthal nach Bäretswil sichern. Die Bauarbeiten sind ab 2001 geplant.
- Weisslingen/Kyburg, Radweg Theilingen–Weisslingen–Kollbrunn:
Das Projekt soll die regionale Radweglücke zwischen dem Tösstal und der Radwegroute Kemptthal–Pfäffikon schliessen. Es umfasst zwei Streckenabschnitte: Theilingen–Weisslingen (Länge 0,6 km) und Weisslingen–Kollbrunn (Länge 2,6 km). Die Verbindung dient vor allem den Schülern, Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendlern. Der Kreditantrag an den Kantonsrat ist gestellt. Die Ausführung der Hauptarbeiten ist in den Jahren 2000 und 2001 vorgesehen.

B2. Radfahreranlagen bis 3 Millionen Franken

Mit den im Programm 2000–2002 vorgesehenen Mitteln wird der Bau des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Verkehrsrichtpläne weitergeführt. Bei den Projekten handelt es sich vorwie-

gend um Anlagen zur Schliessung von Radweglücken, 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 Sanierungsmassnahmen gehen entsprechend dem im Umweltschutzgesetz verankerten Verursacherprinzip grundsätzlich zu Lasten des Strassen-eigentümers, wobei sich der Bund mit Beiträgen beteiligt.

Mit den im Bauprogramm zunehmend höheren Jahresbeträgen sollen wieder vermehrt Fenstersanierungen an Gebäuden realisiert werden mit dem Ziel, 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 Fussgänger innerorts, wo die Unfallhäufigkeit am höchsten ist, eingesetzt werden. Insgesamt sind rund 75 Objekte geplant. Dabei handelt es sich um neu zu erstellende Trottoirbauten und kombinierte Rad-/Gehweganlagen sowie um Fussgänger-schutzinseln an bestehenden oder ergänzend geplanten Strassenüber-gängen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

E. Beleuchtungsanlagen

Es handelt sich um wenige ergänzungs- oder erneuerungsbedürftige Anlagen an Staatsstrassen innerorts zur Erhöhung der Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern, 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 werden auf Grund fehlender finanzieller Mittel zurzeit nur in örtlich begrenzten Bereichen vorgenommen, vor allem an stark beanspruchten Strassenverzweigungen mit alten, wenig tragfähigen Oberbauten, die den heutigen Verkehrslasten nicht mehr zu genügen vermögen und häufig auch Unfallschwerpunkte bilden. Ein Handlungsbedarf besteht oft auch bei der Auslösung umfangreicher und dringlicher Werkleitungsbauten durch Gemeinden. In den nächsten Jahren müssen zudem auch Brücken und Entwässerungsanlagen erneuert werden, um die ausreichende Tragfähigkeit von Tragelementen zu gewährleisten und – zur Vermeidung von Folgeschäden – die Abzugfähigkeit der Strassen-Entwässerungsleitungen zu sichern. Bei den letztgenannten Massnahmen besteht insbesondere ein Nachholbedarf.

Infolge der knappen finanziellen Mittel haben an Stelle von Fahrbahnerneuerungen weiterhin bauliche Unterhaltmassnahmen Priorität. Innerorts sind dies vor allem örtliche Reparaturen und ausserorts flächendeckende Instandsetzungen von Deckschichten. Damit soll erreicht werden, dass ältere, noch intakte Tragschichten langfristig erhalten bleiben und – entsprechend den betrieblichen Möglichkeiten – den Strassenbenützern weiterhin sichere Strassenanlagen garantiert werden können.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Der Staatsschreiber:
Diener Husi

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 99	Bauprogramm		
			2000	2001	2002
Neubauabschnitte:					
N 20.1.4					
Umfahrung Birmensdorf	1 434 000	356 250	140 500	140 500	140 500
Anschluss Urdorf-Süd bis Anschluss Wettswil	(24 000)	(21 800)	(500)	(500)	(500)
N 4.1.4					
Verkehrsdreieck Zürich-Süd	300 000	99 050	46 500	56 500	25 500
N 3 (Brunau) bis Üetlibergtunnel	(10 000)	(6 850)	(500)	(500)	(500)
N 4.1.5					
Üetlibergtunnel	1 120 000	51 800	34 500	79 500	110 500
Brunau bis Anschluss Wettswil	(5 000)	(500)	(500)	(500)	(500)
N 4.1.6					
Anschluss Wettswil bis Knonau	1 150 000	34 300	10 000	10 500	52 000
	(36 000)	(11 050)	(0)	(500)	(2 000)
N 4.1.7					
Knonau bis Kantonsgrenze Zug	62 000	350	300	2 000	3 000
	(1 000)	(0)	(0)	(0)	(0)
N 4.2.8					
Andelfingen bis Henggart	112 000	78 500	17 500	6 500	6 500
	(4 000)	(2 000)	(500)	(500)	(500)
N 4.2.9					
Henggart bis Winterthur	155 000	150 500	500	3 500	500
	(13 000)	(11 950)	(0)	(500)	(0)
SN 1.4.2					
Irchel bis Letten	565 000	29 700	100	500	700
	(45 000)	(5 300)	(0)	(0)	(0)
SN 3.4.1					
Letten bis Sihlhölzli	600 000	49 550	100	500	800
	(20 000)	(0)	(0)	(0)	(0)
Insgesamt Neubauabschnitte	5 498 000	850 000	250 000	300 000	340 000
	(158 000)	(60 000)	(2 000)	(3 000)	(4 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 99	Bauprogramm		
			2000	2001	2002
Abschnitte in Betrieb, Ausbauten:					
N 1.1.1					
Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm	21 000	1 400	7 600	6 000	6 000
Fahrstreifenerweiterung und Lärmschutz					
N 1.1.3					
Neugut bis Töss	9 000	400	400	500	6 200
Umbauten und Lärmschutz					
N 1.1.4					
Töss bis Wülflingen	100 000	93 800	3 000	1 800	1 400
Aus- und Erneuerungsbauten					
N 3.1.1					
Albisstrasse bis Kantonsgrenze Schwyz	5 000	1 900	2 000	700	400
Lärmschutz					
N 4.2.1					
Flurlingen bis Oerlingen	122 000	28 000	1 000	1 000	1 000
Minimalausbau und Lärmschutz					
N 11.1.1					
Glatt bis Flughafen	125 000	9 500	6 000	35 000	40 000
Standstreifen und Lärmschutz					
Insgesamt Ausbauabschnitte	382 000	135 000	20 000	45 000	55 000
Zusammenfassung:					
Übertrag Neubauabschnitte	5 498 000	850 000	250 000	300 000	340 000
	(158 000)	(60 000)	(2 000)	(3 000)	(4 000)
Übertrag Ausbauabschnitte	382 000	135 000	20 000	45 000	55 000
Total Nationalstrassenbau	5 880 000	985 000	270 000	345 000	395 000
(Konten 3014.5020/5021)	(158 000)	(60 000)	(2 000)	(3 000)	(4 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 99	Bauprogramm		
			2000	2001	2002
A. Fahrbahnbauten					
A1. Konto 3014.5014 (Objekte > 3 Mio. Franken)					
742 Buchs/Dällikon					
Bahnhof-/Buchserstrasse	8 400	0	0	0	250
Aufhebung Niveauübergang	(2 000)	(0)	(0)	(0)	(100)
108 Kloten					
Autobahn-Zusammenschluss mit Halbanchluss Flughafen	60 000 (6 000)	38 800 (4 800)	11 700 (950)	7 000 (150)	2 000 (100)
620 Pfäffikon					
Tunnelstrasse	7 000	0	0	0	250
SBB-Unterführung	(600)	(0)	(0)	(0)	(100)
157 Schlieren					
Bernstrasse	4 000	0	0	1 000	2 500
Kreisel Engstringerstrasse	(800)	(0)	(0)	(350)	(200)
Verschiedene Bauten, Restkosten					
	- (-)	- (-)	300 (50)	0 (0)	0 (0)
A1. Total Konto 3014.5014 (Einzelobjekte)					
	- (-)	- (-)	12 000 (1 000)	8 000 (500)	5 000 (500)
A2. Sammelkonto 3014.5013					
	- (-)	- (-)	10 000 (2 000)	10 000 (2 000)	10 000 (2 000)
Insgesamt Fahrbahnbauten					
	- (-)	- (-)	22 000 (3 000)	18 000 (2 500)	15 000 (2 500)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 99	Bauprogramm		
			2000	2001	2002
B. Radfahreranlagen					
B1. Konto 3014.5016 (Objekte > 3 Mio. Franken)					
508 Bäretswil/Bauma					
Radweg Bussental	5 100	0	0	1 000	2 200
Adetswilerstrasse bis Bauma	(600)	(0)	(0)	(200)	(200)
001 Bülach/Embrach					
Winterthurer-/Bülachstrasse von Bülach bis Embrach	5 900 (200)	1 500 (50)	2 500 (50)	1 200 (100)	500 (0)
002 Weisslingen/Kyburg					
Regionaler Radweg S-42 Theilingen-Weisslingen-Kollbrunn	5 500 (400)	0 (0)	1 800 (50)	2 300 (200)	800 (50)
Verschiedene Bauten, Restkosten					
	- (-)	- (-)	200 (150)	0 (0)	0 (0)
B1. Total Konto 3014.5016 (Einzelobjekte)					
	- (-)	- (-)	4 500 (250)	4 500 (500)	3 500 (250)
B2. Sammelkonto 3014.5015					
	- (-)	- (-)	8 500 (1 750)	9 500 (2 000)	11 500 (2 250)
Insgesamt Radfahreranlagen					
	- (-)	- (-)	13 000 (2 000)	14 000 (2 500)	15 000 (2 500)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 99	Bauprogramm 2000	2001	2002
Zusammenfassung:					
A. Fahrbahnbauten (Übertrag)	-	-	22 000	18 000	15 000
Konten 3014.5013/5014	(-)	(-)	(3 000)	(2 500)	(2 500)
B. Radfahreranlagen (Übertrag)	-	-	13 000	14 000	15 000
Konten 3014.5015/5016	(-)	(-)	(2 000)	(2 500)	(2 500)
C. Lärmschutz-Sanierungen					
Sammelkonto 3014.5018	-	-	5 000	5 500	6 000
D. Fussgängeranlagen					
Sammelkonto 3014.5010	-	-	4 500	5 000	5 500
	(-)	(-)	(1 000)	(1 000)	(1 000)
E. Beleuchtungsanlagen					
Sammelkonto 3014.5011	-	-	700	600	500
F. Verkehrseinrichtungen					
Sammelkonto 3014.5012	-	-	1 300	1 400	1 500
G. Erneuerungsbauten					
Sammelkonto 3014.5017	-	-	8 500	10 500	11 500
Total Staatsstrassenbau	-	-	55 000	55 000	55 000
	(-)	(-)	(6 000)	(6 000)	(6 000)