

3815

**Bericht des Regierungsrates
an den Kantonsrat über das Bauprogramm
der Staatsstrassen für die Jahre 2001–2003**

(vom 1. November 2000)

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 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–Knobloch, insbesondere für den Üetliberg- und den Islisbergtunnel, eingesetzt werden. Während die Investitionen für Neu- und Ausbauten von Nationalstrassen innerhalb von vier Jahren um gut 100% zunehmen und bis 2003 auf brutto rund 410 bzw. netto rund 80 Mio. Franken ansteigen (vgl. nachfolgende Tabellenübersicht), verbleiben die Nettoinvestitionen für Aus- und Erneuerungsbauten von Staatsstrassen gleich bleibend auf rund 45 Mio. Franken. Diesbezügliche Mehraufwendungen müssten mit zusätzlichen Erträgen des Strassenfonds gedeckt werden.

Das Bauprogramm für die Jahre 2001 bis 2003 gliedert sich in die Abschnitte National- und Staatsstrassenbau. Der jährliche Gesamt-Nettoinvestitionsbedarf steigt von bisher 89 auf 125 Mio. Franken im Jahr 2003 an. Gemäss dem 6. 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 2015 fertig zu stellen. 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 wird durch die in den Tabellen des Anhangs enthaltenen Kontierungen und Objektbezeichnungen hergestellt.

Im Vergleich zu den Vorjahren sind gesamthaft folgende Bruttorausgaben vorgesehen:

		(Beträge in Mio. Franken)				
		Rechnung	Schätzung	Bauprogramm		
		1999	2000	2001	2002	2003
Tabelle I	Nationalstrassenbau	203	267	300	380*	410
Tabelle II	Staatsstrassenbau (inkl. Erneuerungen)	50	53	60	60	50
Insgesamt Bruttoinvestitionen		253	320	360	440	460

* Davon 25 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	Schätzung	Bauprogramm		
		1999	2000	2001	2002	2003
	Nationalstrassen	36	42	50	90	80
	Staatsstrassen (inkl. Erneuerungen)	47	47	45	45	45
Insgesamt Nettoinvestitionen		83	89	95	135	125
Fondsbelastung (Abschreibungen)		69	70	71	73	79
Stand Fondsüberschuldung Ende Jahr		49	65	40*	0	0

* Verkehrsabgabenerhöhung ab 1. Juli 2001 berücksichtigt.

Die jährlichen Abschreibungen am Verwaltungsvermögen aus Eigeninvestitionen liegen im Jahr 2001 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 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 bis 2001 wirksam mit Rückzahlungspflicht bis Ende 2002 (vgl. vorstehende Tabellenübersicht).

Das massgebende Bundesprogramm 2001 wird nach vorgängiger Absprache mit den Kantonen erst zu Jahresbeginn auf Grund des Budgetbeschlusses der eidgenössischen Räte festgelegt. Der höhere Finanzbedarf in den Jahren 2001 und 2002 für die Nationalstrassenbauten im Kanton Zürich ist im Vergleich zu den Vorjahren vor allem auf den Mehrbedarf im Zusammenhang mit dem Arbeitsfortschritt an der Westumfahrung Zürich zurückzuführen, insbesondere den Ausbrucharbeiten für den Üetlibergtunnel und den damit verbundenen Transportkosten.

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. Der Rohbau der Reppischtalbrücke ist fertig gestellt und dient nun als Baupiste zur Erstellung des Hafnerbergtunnels. Zurzeit sind alle Tunnel der Umfahrungsstrasse und die Brückenbauwerke in den Fildern im Bau.

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. Der Innen- und Trasseebau der Weströhre erfolgt im Jahr 2001. Zur Durchführung der Bauarbeiten an der Oströhre ist ab Anfang 2002 eine vierstreifige Verkehrsführung durch die Weströhre vorgesehen. 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: Der Voreinschnitt und die Baugrube in Landikon sowie der Voreinschnitt in Gänziloo sind seit Frühjahr 2000 in Ausführung. Die Bauarbeiten für den Üetlibergtunnel wurden im September 2000 vergeben. Die Vorbereitungsarbeiten auf den Installationsplätzen Wannboden, Landikon und Gänziloo sind erfolgt. Der Tunnelvortrieb wird 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. Mit ersten Bauarbeiten wird im Frühjahr 2001 gerechnet.

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 Eröffnung der neuen Verkehrsanlagen im ausgebauten Abschnitt erfolgte am 28. Oktober 2000. Bis Ende 2001 können voraussichtlich auch alle noch ausstehenden Nebearbeiten abgeschlossen werden. Die geschätzten Gesamtkosten von rund 112 Mio. Franken können infolge der seinerzeit noch günstig abgeschlossenen Landabtretungs- und Bauverträge eingehalten werden.

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: Im Zuge der Erarbeitung einer Strategie für Hochleistungsstrassen werden die generellen Projekte der städtischen Nationalstrassen überprüft und gegebenenfalls überarbeitet.

Abschnitte in Betrieb:

N 1.1.1 Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm: Die gleichzeitig mit der Ausführung von Unterhaltsarbeiten realisierte Fahrstreifenenerweiterung im Abschnitt Geroldswil bis Limmattalerkreuz zur Entflechtung des Verkehrs in die Richtungen Zürich, Gubristunnel und Urdorf sowie zur Beseitigung des dortigen Unfallschwerpunkts, wird bis Ende 2000 abgeschlossen sein.

In der Folge ist die etappenweise Erstellung ergänzender Lärmschutzbauten auf dem Gebiet der Gemeinden Unterengstringen und Geroldswil vorgesehen. Zurzeit behandelt das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich die Beschwerden gegen den Einsprachenentscheid des Regierungsrates vom 8. März 2000. Ein Baubeginn hängt von der Dauer des Rechtsmittelverfahrens ab, weshalb noch kein Termin genannt werden kann.

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 Ausfahrstrassen 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 Abschlussarbeiten an Nebenanlagen fällig. Zudem fallen noch grössere Honorarkosten für Ausführungspläne und Abrechnungen an.

N 3.1.1 Albisstrasse bis Kantonsgrenze Schwyz: In diesem Abschnitt sind nur noch Restkosten im Zusammenhang mit den Lärmsanierungen zum Schutz angrenzender Siedlungen auf dem Gebiet der Gemeinden Thalwil (Gattikon) und Wädenswil im Programm enthalten.

N 4.2.1 Flurlingen bis Oerlingen: Für die Jahre 2001 und 2002 sind die voraussichtlichen Projektierungsaufwendungen und weitere vorbereitende Massnahmen zum Bau einer minimalen Autobahn im Programm eingestellt. Ab 2003 wird mit einem Beginn der Ausbauarbeiten gerechnet.

N 11.1.1 Glatt bis Flughafen: Die voraussichtlichen jährlichen Kosten der Bau- und Ingenieurarbeiten für die Ausführung des erweiterten Projekts «Überdeckung Opfikon» sind ab 2001 im Programm eingestellt. Es wird mit einer Bauzeit von vier bis fünf Jahren gerechnet.

3. Staatsstrassenbau

Die in Tabelle II des Anhangs aufgeführten Bereiche geben im Einzelnen zu folgenden Bemerkungen Anlass:

A. Fahrbahnbauten

A1. Objekte über drei Millionen Franken

Von den vier bereits im letztjährigen Bauprogramm aufgeführten Objekten werden drei voraussichtlich erst 2003 baureif, sodass sich die Ausgaben in den nächsten zwei Jahren – neben unbedeutenden Restkosten (abschliessende Vermessungsarbeiten an der Umfahrungsstrasse Uster) – aus den Abschlussarbeiten beim Autobahn-Objekt 108 ergeben:

- 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.

Die Bauarbeiten schreiten programmgemäss voran, sodass die neue Autobahnanlage, einschliesslich Deckbelag, voraussichtlich bis Ende 2001 fertiggestellt werden kann. Mit einem Abschluss der Nebenanlagen sowie der Instandstellungs- und Erneuerungsarbeiten an den unmittelbar angrenzenden Strassenabschnitten wird spätestens im Folgejahr gerechnet.

- Buchs/Dällikon, 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 werden Staus auf der Staatsstrasse infolge geschlossener Barrieren immer häufiger und werden nach dem Ausbau des S-Bahn- und Güterverkehrs länger dauern.
- 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 Dorfkentrums 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.
- Schlieren, Bernstrasse:
Die Kreuzung mit der Engstringerstrasse ist sehr stark belastet. Die seinerzeit installierte Verkehrsregelungsanlage genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr. Damit eine rasche verkehrliche Verbesserung erzielt werden kann, soll im Hinblick auf einen späteren Vollausbau des Knotens eine erste Ausbaustappe mit Einsatz einer leistungsfähigeren Verkehrsregelungsanlage realisiert werden.

A2. Fahrbahnbauten bis drei Millionen Franken

Die vorgesehenen finanziellen Mittel sollen vor allem für sanierungsbedürftige Strassenbereiche mit hoher Unfallhäufigkeit eingesetzt werden, 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.

B. Radfahreranlagen

Mit den im Bauprogramm 2001–2003 vorgesehenen Mitteln von insgesamt 40 Mio. Franken soll in den nächsten drei Jahren der Ausbau des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Verkehrsrichtpläne fortgesetzt werden. Damit wird auch § 28 Abs. 2 des Strassengesetzes über den Mindestvoranschlagsbetrag für Radfahreranlagen in angemessener Weise Rechnung getragen.

B1. Radfahreranlagen über drei Millionen Franken

Die drei bereits im letztjährigen Bauprogramm aufgeführten Objekte werden zur Verstetigung der jährlichen Ausgaben gestaffelt ausgeführt.

- Bäretswil/Bauma, Radweg Bussental, Adetswilerstrasse–Bauma:
Die Objektkreditbewilligung erfolgte mit Kantonsratsbeschluss vom 4. September 2000. Die Erstellung eines von der Strasse abgesetzten Radweges soll unter Berücksichtigung des regionalen Naturschutzgebiets «Hüttenried» in erster Linie den Schulweg von Neuthal nach Bäretswil sichern. Die Bauarbeiten sind ab 2002 geplant.
- Bülach/Embrach, Winterthurer-/Bülachstrasse, Radstreifen von Bülach bis Embrach:
Das Bauvorhaben hat sich infolge der SBB-Tunnelsanierung Embrach–Bülach (Postauto-Ersatzbetrieb auf der Strasse) um rund ein Jahr verzögert. Die Hauptbauarbeiten zur Erstellung der Radfahreranlagen sind im Gange. Sie können voraussichtlich bis Ende 2001 abgeschlossen werden.
- Weisslingen/Kyburg, Radweg Theilingen–Weisslingen–Kollbrunn:
Die Objektkreditbewilligung erfolgte mit Kantonsratsbeschluss vom 20. März 2000. Das Projekt soll die Radweglücke zwischen dem Tösstal und der Radwegroute Kempththal–Pfäffikon schliessen. Es umfasst zwei Streckenabschnitte: Theilingen–Weisslingen und Weisslingen–Kollbrunn. Die Verbindung dient vor allem den Schülern, Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendlern. Die Ausführung der Hauptarbeiten ist in den Jahren 2001 und 2002 vorgesehen.

B2. Radfahreranlagen bis drei Millionen Franken

Mit den im Programm 2001–2003 vorgesehenen Mitteln wird der Bau des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Verkehrsrichtpläne weitergeführt. Bei den Projekten handelt es sich vorwiegend 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 durchgeführt 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. Dabei handelt es sich um neu zu erstellende Trottoirbauten und kombinierte Rad-/Gehweganlagen 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 Fussgängern 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 verschiedener Brücken zu erneuern, um die vorgeschriebenen Sicherheiten einzuhalten. Mit dem im Aufbau befindlichen Kanal-Informationssystem (Aufwand: rund zehn Mio. Franken) werden sich die bereits heute erheblichen und zukünftig noch vermehrt fälligen Sanierungen von Entwässerungsanlagen nachweisen und auch wirtschaftlicher ausführen lassen.

Infolge der knappen finanziellen Mittel muss der bauliche Fahrbahnunterhalt gegenüber grösseren Erneuerungsmassnahmen weiterhin priorisiert werden. 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:
Führer Husi

Anhang

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 00	2001	Bauprogramm 2002	2003
Neubauabschnitte:					
N 20.1.4					
Umfahrung Birmensdorf	1 434 000	467 000	130 000	120 000	132 000
Anschluss Urdorf-Süd bis Anschluss Wettswil	(24 000)	(22 800)	(500)	(500)	(100)
N 4.1.4					
Verkehrsdreieck Zürich-Süd	300 000	137 100	40 000	34 400	32 500
N 3 (Brunau) bis Üetlibergtunnel	(10 000)	(7 800)	(500)	(500)	(400)
N 4.1.5					
Üetlibergtunnel	1 120 000	86 400	70 000	119 500	123 200
Brunau bis Anschluss Wettswil	(5 000)	(500)	(500)	(700)	(500)
N 4.1.6					
Anschluss Wettswil bis Knonau	1 150 000	45 100	11 300	31 500	54 000
	(36 000)	(12 400)	(0)	(500)	(2 000)
N 4.1.7					
Knonau bis Kantonsgrenze Zug	62 000	100	1 000	300	300
	(1 000)	(0)	(0)	(0)	(0)
N 4.2.8					
Andelfingen bis Henggart	112 000	100 900	5 000	1 000	700
	(4 000)	(3 200)	(500)	(300)	(0)
N 4.2.9					
Henggart bis Winterthur	155 000	155 900	2 500	100	100
	(13 000)	(12 300)	(0)	(0)	(0)
SN 1.4.2					
Irchel bis Letten	565 000	29 300	100	100	100
	(45 000)	(5 200)	(0)	(0)	(0)
SN 3.4.1					
Letten bis Sihlhölzli	600 000	48 600	100	100	100
	(20 000)	(0)	(0)	(0)	(0)
Insgesamt Neubauabschnitte	5 498 000	1 070 400	260 000	307 000	343 000
	(158 000)	(64 200)	(2 000)	(2 500)	(3 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 00	Bauprogramm		
			2001	2002	2003
Abschnitte in Betrieb, Ausbauten:					
N 1.1.1					
Kantonsgrenze Aargau bis Hardturm	21 000	16 100	3 800	1 100	0
Fahrstreifenerweiterung und Lärmschutz					
N 1.1.3					
Neugut bis Töss	9 000	1 000	500	6 200	1 300
Umbauten und Lärmschutz					
N 1.1.4					
Töss bis Wülflingen	96 000	93 800	1 800	400	0
Aus- und Erneuerungsbauten					
N 3.1.1					
Albisstrasse bis Kantonsgrenze Schwyz	5 000	4 100	900	0	0
Lärmschutz					
N 4.2.1					
Flurlingen bis Oerlingen	122 000	28 400	1 000	1 300	33 700
Minimalausbau und Lärmschutz					
N 11.1.1					
Glatt bis Flughafen	125 000	19 000	32 000	39 000	32 000
Standstreifen und Lärmschutz					
Insgesamt Ausbauabschnitte	378 000	162 400	40 000	48 000	67 000
Zusammenfassung:					
Übertrag Neubauabschnitte	5 498 000	1 070 400	260 000	307 000	343 000
	(158 000)	(64 200)	(2 000)	(2 500)	(3 000)
Übertrag Ausbauabschnitte	378 000	162 400	40 000	48 000	67 000
Total Nationalstrassenbau	5 876 000	1 232 800	300 000	355 000	410 000
(Konten 8400.5020/5021)	(158 000)	(64 200)	(2 000)	(2 500)	(3 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 00	Bauprogramm		
			2001	2002	2003
A. Fahrbahnbauten					
A1. Konto 8400.5014 (Objekte > 3 Mio. Franken)					
742 Buchs/Dällikon					
Bahnhof-/Buchserstrasse	3 500	0	0	0	500
Aufhebung Niveauübergang	(500)	(0)	(0)	(0)	(100)
108 Kloten					
Autobahn-Zusammenschluss mit Halbanchluss Flughafen	63 700 (6 700)	51 000 (5 000)	7 700 (1 000)	4 000 (500)	1 000 (200)
620 Pfäffikon					
Tunnelstrasse	5 600	0	0	0	500
SBB-Unterführung	(600)	(0)	(0)	(0)	(100)
157 Schlieren					
Bernstrasse	4 000	0	0	0	500
Kreisel Engstringerstrasse	(800)	(0)	(0)	(0)	(100)
Verschiedene Bauten, Restkosten					
	- (-)	- (-)	300 (0)	0 (0)	0 (0)
A1. Total Konto 8400.5014 (Einzelobjekte)					
	- (-)	- (-)	8 000 (1 000)	4 000 (500)	2 500 (500)
A2. Sammelkonto 8400.5013					
	- (-)	- (-)	9 000 (2 000)	9 000 (2 000)	6 500 (1 500)
Insgesamt Fahrbahnbauten					
	- (-)	- (-)	17 000 (3 000)	13 000 (2 500)	9 000 (2 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 00	Bauprogramm		
			2001	2002	2003
B. Radfahreranlagen					
B1. Konto 8400.5016 (Objekte > 3 Mio. Franken)					
508 Bäretswil/Bauma					
Radweg Bussental	5 100	0	200	1 700	2 400
Adetswilerstrasse bis Bauma	(600)	(0)	(0)	(200)	(250)
001 Bülach/Embrach					
Winterthurer-/Bülachstrasse von Bülach bis Embrach	5 900 (200)	3 000 (50)	1 800 (50)	1 000 (100)	100 (0)
002 Weisslingen/Kyburg					
Regionaler Radweg S-42 Theilingen-Weisslingen-Kollbrunn	5 300 (300)	0 (0)	2 500 (50)	2 300 (200)	500 (50)
Verschiedene Bauten, Restkosten					
	- (-)	- (-)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
B1. Total Konto 8400.5016 (Einzelobjekte)					
	- (-)	- (-)	4 500 (100)	5 000 (500)	3 000 (300)
B2. Sammelkonto 8400.5015					
	- (-)	- (-)	9 500 (2 400)	9 000 (2 000)	9 000 (1 700)
Insgesamt Radfahreranlagen					
	- (-)	- (-)	14 000 (2 500)	14 000 (2 500)	12 000 (2 000)

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

	Geschätzte Kosten	Aufwand bis Ende 00	Bauprogramm 2001	2002	2003
Zusammenfassung:					
A. Fahrbahnbauten (Übertrag)	-	-	17 000	13 000	9 000
Konten 8400.5013/5014	(-)	(-)	(3 000)	(2 500)	(2 000)
B. Radfahreranlagen (Übertrag)	-	-	14 000	14 000	12 000
Konten 8400.5015/5016	(-)	(-)	(2 500)	(2 500)	(2 000)
C. Lärmschutz-Sanierungen					
Sammelkonto 8400.5018	-	-	5 000	5 500	6 000
D. Fussgängeranlagen					
Sammelkonto 8400.5010	-	-	5 500	7 500	7 000
	(-)	(-)	(500)	(1 000)	(1 000)
E. Beleuchtungsanlagen					
Sammelkonto 8400.5011	-	-	750	1 000	1 000
F. Verkehrseinrichtungen					
Sammelkonto 8400.5012	-	-	1 750	2 000	2 000
G. Erneuerungsbauten					
Sammelkonto 8400.5017	-	-	16 000	17 000	13 000
Total Staatsstrassenbau	-	-	60 000	60 000	60 000
	(-)	(-)	(6 000)	(6 000)	(5 000)