

Sitzung vom 8. März 2006

360. Anfrage (Kostenbewusstsein beim Autobahnbau)

Kantonsrat Claudio Zanetti, Zollikon, hat am 12. Dezember 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Vergangenen Mittwoch wurde in Deutschland mit der Eröffnung der letzten beiden Teilstücke die Autobahn 20, die «Ostseeautobahn», endgültig für den Verkehr freigegeben. Diese Autobahn ist 328,6 Kilometer lang und führt von Lübeck in Schleswig-Holstein bis zum Kreuz Uckermark in Brandenburg. Sie kostete den deutschen Steuerzahler rund 1,9 Mia. Euro, was 2,9238 Mia. Franken entspricht. Für dieses Geld erhielt man hier zu Lande knapp 30 Kilometer Oberlandautobahn.

In diesem Zusammenhang ersuche ich den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat das Verhältnis der Kosten für den Bau von Autobahnen in der Schweiz und in Deutschland?
2. Warum sind Autobahnen in der Schweiz mehr als zehnmals teurer als in unserem nördlichen Nachbarland?
3. Wie viel dieser höheren Kosten ist auf strengere Umweltauflagen in der Schweiz zurückzuführen?
4. Wie viel dieser höheren Kosten ist auf höhere bauliche Standards in der Schweiz zurückzuführen?
5. Wie viel dieser höheren Kosten ist auf Korruption und Preisabsprachen zurückzuführen?
6. Welche Massnahmen unternimmt der Regierungsrat, um die Kosten für öffentliche Bauwerke auf ein vertretbares, dem europäischen Umfeld entsprechendes Mass zu reduzieren?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Claudio Zanetti, Zollikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Ein allgemeiner Vergleich der Kosten für den Bau von Autobahnen in der Schweiz und in Deutschland ist nur bedingt möglich. Ausgangslage der Anfrage ist jedoch ein Vergleich der Oberlandautobahn mit der «Ostseeautobahn». Diese beiden Autobahnteilstücke sind nicht ohne Weiteres vergleichbar. Sicher verschieden sind die Dichte der Besied-

lung und die Topografie. Ganz allgemein kann gesagt werden, dass der Strassenbau in der dicht besiedelten, kleinräumigen und landschaftlich vielgestaltigen Schweiz schwieriger und entsprechend aufwendiger ist als in den weiten und offenen Ebenen Norddeutschlands.

Zu Frage 2:

Bezogen auf die fraglichen Abschnitte der beiden verglichenen Autobahnen müssen einige spezifische Umstände in Betracht gezogen werden: Auf dem rund 10 km langen Strassenabschnitt der Oberlandautobahn sind vier Anschlüsse vorgesehen (eingerechnet Anfang und Ende), also durchschnittlich alle 2,5 km ein Anschluss, während die Ostseeautobahn mit insgesamt 39 Anschlüssen und Autobahnkreuzen durchschnittlich etwa alle 8,4 km einen Anschluss aufweist. Dies ist ein bedeutender Unterschied zur deutschen Autobahn, der das hiesige Projekt stark verteuert. Bei der Oberlandautobahn ist diese dichte Anschlussfolge allerdings erforderlich, da sonst der Verkehr nicht auf die Autobahn gebracht und die beabsichtigte Entlastung der Aathalstrasse und der Ortsdurchfahrt Wetzikon nicht erreicht werden könnte. Ein weiterer bedeutender Unterschied ist, dass die Ostseeautobahn auf rund 329 km Länge nur einen Tunnel von 120 m Länge (Tunnel Moising) aufweist, während das Projekt der Oberlandautobahn auf der 10,2 km langen Strecke vier Tunneln von insgesamt rund 5,1 km Länge vorsieht. Hinzu kommt, dass im engen Aathal auf einer Strecke von rund 3 km sehr eingeschränkte Platzverhältnisse bestehen, denen zu einem grossen Teil mit teuren Kunstbauten (Viadukt und Tunnel Aathal) begegnet werden muss.

Zu Frage 3:

Diese Frage kann nicht allgemein beantwortet werden. Den grössten Einfluss auf die Kosten hat die gewählte Linienführung. Eine Linienführung der Oberlandautobahn beispielsweise nach der damaligen Variante Gesamtplan (kantonaler Richtplan 1985 nach Vorschlag der Planungsgruppe Zürcher Oberland [PZO]) wäre nach einer groben Kostenschätzung auf rund 125 Mio. Franken gekommen. Diese Variante sah eine weitgehend offene Linienführung vor, hätte die Drumlinlandschaft Zürcher Oberland und anschliessend das Ambitzgi-Riet durchquert und auf einen Anschluss Wetzikon West verzichtet. Gegen diese Variante wehrten sich im Übrigen vor allem auch die betroffenen Landwirte, weil sie einen grossen Kulturlandverbrauch zur Folge gehabt hätte. Diese Variante Gesamtplan hat in der Folge der Bundesrat im Rahmen der vorgeschriebenen Genehmigung des kantonalen Gesamtplans von der Genehmigung ausgenommen. Der Bundesrat lud den Kanton Zürich ein, «diese Strassenverbindung im Sinne von Art. 9 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes (SR 700) aus heutiger Sicht nochmals zu überprüfen,

namentlich was ihre Funktion und Klassierung sowie ihre Linienführung im Bereich des BLN-Objektes 1401 betrifft». Nach einem umfassenden Variantenvergleich unter Einbezug der betroffenen Planungsträger und Gemeinden, aber auch von Bevölkerung, Verbänden und politischen Parteien, sah der Regierungsrat 1993 die Variante «Mitte+» für den Antrag zur Festsetzung im kantonalen Richtplan Verkehr vor. Am 31. Januar 1995 setzte der Kantonsrat die Linienführung für die «Oberlandstrasse und Umfahrung Wetzikon» im Richtplan Verkehr in Anlehnung an diese Variante behördenverbindlich fest. Diese Richtplanfestlegung war deshalb massgebend für das generelle Projekt und bildet nun auch Grundlage für das aktuelle Auflageprojekt.

In diesem Projekt sind die Tunnels Aathal, Nübruch und Grüt-Morgen aus Landschafts- und Immissionsschutzgründen, insbesondere zum Schutz der Ortsteile und Weiler Sack (Gemeinde Seegräben), Nübruch, Medikon und Morgen (Gemeinde Wetzikon) sowie Grüt (Gemeinde Gossau) vorgesehen. Der Tunnel Alt-Hellberg soll vor allem die Moorlandschaft und die Flachmoore von nationaler Bedeutung nördlich dieses Tunnels schonen, aber auch die Weiler südlich des Tunnels vor Immissionen schützen.

Ob die Umweltauflagen in der Schweiz höher sind als in Deutschland, kann nicht abschliessend beurteilt werden. In einem ebenen, offenen und nicht allzu dicht besiedelten Gebiet wie Norddeutschland kann nur schon durch eine Linienführung ohne grosse Sachzwänge ein Grossteil der Mehrkosten für Kunstbauten eingespart werden. Die Auswahl der sinnvollen Varianten bei der Oberlandautobahn war aber sehr eingeschränkt. Eine grossräumige Umfahrung der Schutzobjekte ist kaum möglich. Hier kommt deshalb der so genannte «Rothenthurm-Artikel» der Bundesverfassung (Art. 78 Abs. 5 BV; SR 101) zur Anwendung, der Beeinträchtigungen von Mooren und Moorlandschaften von besonderer Schönheit und gesamtschweizerischer Bedeutung praktisch vollständig ausschliesst. Der Tunnel Alt-Hellberg ist zu einem grossen Teil auf diese Bestimmung zurückzuführen.

Zu Frage 4:

In den 90-Jahren wurde in einem Vergleich der Normen der Schweiz, Deutschlands und Österreichs festgestellt, dass die Schweizer Normen im Autobahnbau keine höheren Kosten verursachen (Kommissionsbericht betreffend Überprüfung der Normen und Standards im Bereich der Nationalstrassen, Bundesamt für Strassen, Bern 1996). Die Projektierungselemente (Kurvenradien, Steigungen) der Schweizer Normen ermöglichen eher eine bessere Anpassung an das Gelände. Die Sicherheitsnormen in der Schweiz und in der EU sind vergleichbar und nähern sich weiter an.

Zu Frage 5:

Die benötigten Arbeits- und Dienstleistungen werden im freien Wettbewerb nach Submissionsrecht ausgeschrieben und vergeben. Die Vergaben und Rechnungen werden von verwaltungsinternen und verwaltungsunabhängigen Kontrollstellen überprüft. Zusätzlich ist für Beschaffungen im Nationalstrassenbau die Zustimmung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) erforderlich.

Zu Frage 6:

Im Nationalstrassenbau gelten für die Standards die Richtlinien des ASTRA. Diese Vorgaben gelten auch für die Oberlandautobahn, da der Bund diese Strasse in den Sachplan Verkehr und in das Bundesstrassennetz aufnehmen soll. Ab 2008 wird im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) der Bau der Nationalstrassen eine reine Bundesaufgabe. Der Regierungsrat sieht deshalb keinen Handlungsbedarf in diesem Bereich.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der stv. Staatsschreiber:
Hösli