

Sitzung vom 1. Oktober 1997

2144. Dringliche Interpellation (Bau der Zürcher Westumfahrung [Üetliberg- und Islisbergtunnel])

Kantonsrat Christian Bretscher, Birmensdorf, und Mitunterzeichnende haben am 8. September 1997 folgende Interpellation eingereicht:

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

Wie setzt sich der Regierungsrat gegen die erneute, ungerechtfertigte und fadenscheinig begründete Benachteiligung des Kantons Zürich durch den Bundesrat zur Wehr?

Wird der Zusammenschluss mit den durch die Vereitelung einer funktionierenden Nord-Süd-Verbindung mitbetroffenen Kantonen gesucht, um den kurzfristigen bundesrätlichen Fehlentscheid auf parlamentarischem Weg oder über eine Volksinitiative umzustürzen?

Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, um die erforderlichen Finanzen für den Bau der Zürcher Westumfahrung gegebenenfalls auch ohne Vorfinanzierung durch den Bund rasch bereitzustellen?

Wie will der Regierungsrat längerfristig der allgemeinen Tendenz des Bundes entgegenwirken, dem Kanton Zürich ohne angemessene Gegenleistungen immer neue Lasten aufzubürden und von dessen Wirtschaftskraft einseitig zu profitieren?

Begründung:

Nach dem unverständlichen und nicht nachvollziehbaren Entscheid des Bundesrates, keine Vorfinanzierung des Zürcher Kostenanteils für den Bau der Autobahnen A4 und A20 zu gewähren, muss die lärmgeplagte Bevölkerung in der Stadt Zürich, im Knonaueramt und im Reppischtal befürchten, dass die dringend notwendigen Strassenbauten weiter auf die lange Bank geschoben werden.

Die Interpellation wurde vom Kantonsrat dringlich erklärt.

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Interpellation Christian Bretscher, Birmensdorf, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Es ist ausgesprochen bedauerlich, dass der Bundesrat das Gesuch des Kantons Zürich um Gewährung eines Darlehens von höchstens 400 Mio. Franken aus der Treibstoffzollkasse zur Deckung des nicht gesicherten kantonalen Finanzierungsanteils am Bau des Üetliberg- und des Islisbergtunnels abgelehnt hat. Dieser Entscheid ist sachlich unbegründet sowie verkehrs-, finanz- und konjunkturpolitisch falsch. Mit dem Nein zur Vorfinanzierung können die Westumfahrung Zürich und die N 4 durch das Knonaueramt nicht – wie im 5. langfristigen Bauprogramm des Bundes für die Nationalstrassen vorgesehen – bis zum Jahre 2008 fertiggestellt werden.

Zurzeit werden verschiedene Möglichkeiten geprüft, um die Verzögerungen beim Bau des Üetliberg- und des Islisbergtunnels, die mit der abgelehnten Vorfinanzierung eintreten, so gut wie möglich in Grenzen zu halten. Denkbar ist z.B. eine Spezialfinanzierung mit einem befristeten, zweckgebundenen Motorfahrzeugsteuer-Zuschlag, der nur für die Realisierung der beiden Tunnelbauwerke verwendet werden darf. Im Vergleich zu der vom Volk am 24. September 1995 abgelehnten Vorlage für eine befristete Sonderabgabe zur Schliessung der Autobahnlücken würde der Zweck des Spezialfonds noch weiter auf die beiden Tunnel durch den Üetliberg und durch den Islisberg eingeschränkt. Schliesslich sind verschiedene politische Vorstösse auf kantonaler und eidgenössischer Ebene lanciert worden, welche darauf abzielen, dem Staat mehr Mittel für die Erfüllung seiner Aufgaben im Strassenbau und -unterhalt zur Verfügung zu stellen. Dabei wird auch ein Schulterchluss mit den mitbetroffenen Kantonen gesucht. Ob einer dieser Möglichkeiten einst Erfolg beschieden sein wird, ist derzeit noch völlig offen. Sicher ist, dass bei allen Massnahmen spürbare Bauverzögerungen unvermeidbar sind.

Die finanzielle Situation beim Strassenfonds hat sich in den letzten Jahren vor allem auch wegen der gekürzten Bundesbeitragsätze im baulichen Unterhalt verschärft. In der

Zwischenzeit hat sich die Lage insofern etwas verbessert, als im Rahmen des Investitionsprogramms des Bundes die Beitragssätze für den baulichen Unterhalt für die Jahre 1998 und 1999 wieder auf das alte Niveau angehoben worden sind. Was die späteren Jahre betrifft, hat der Bundesrat eine Motion betreffend die langfristige Sicherung des Nationalstrassenunterhaltes entgegengenommen. Darin wird der Bundesrat beauftragt, dem Parlament eine Vorlage zu unterbreiten, welche nach dem 31. Dezember 1999 (Ausserkrafttreten des Bundesbeschlusses über die befristete Erhöhung der Beitragssätze im Nationalstrassenunterhalt vom 30. April 1997) die Substanzerhaltung der Nationalstrassenbauwerke im gleichen Ausmass sichert, wie der erwähnte Bundesbeschluss.

Sollten die Bundesbeitragssätze im Nationalstrassenunterhalt auch nach dem 31. Dezember 1999 auf der Höhe von 80% verbleiben oder der Nationalstrassenunterhalt aufgrund der vorgesehenen neuen Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen zu 100% vom Bund finanziert werden, würden im kantonalen Strassenfonds zusätzliche Mittel frei, welche ausser für den in den vergangenen Jahren stark reduzierten Staatsstrassenunterhalt vermehrt auch für den Nationalstrassenbau eingesetzt werden könnten. Weitere Mittel könnten dem kantonalen Strassenfonds auch aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), welche in der Herbstsession der eidgenössischen Räte vom Nationalrat behandelt wird, zufließen. Diese verbesserte finanzielle Situation im kantonalen Strassenfonds würde es zwar weiterhin nicht erlauben, die letzten Nationalstrassenlücken im Kanton Zürich bis zum Jahre 2008 zu schliessen. Hingegen könnten – immer unter den genannten Voraussetzungen – die Westumfahrung Zürich (einschliesslich Üetlibergtunnel) und die Autobahn N 4 durch das Knonaueramt (einschliesslich Isisbergtunnel) bis spätestens zum Jahre 2015 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden. Die damit im Minimum entstehende Verzögerung von sieben Jahren läuft den gesamtschweizerischen und den Interessen der Zentralschweiz im besonderen jedoch klar zuwider. Die Zukunftstauglichkeit der national wichtigen Wirtschaftsregion Zürich wird spürbar beeinträchtigt, und die Kantone der Zentralschweiz verfügen noch während beinahe 20 Jahren über keine guten Verbindungen zum Wirtschaftsraum und zum Flughafen Zürich. Schliesslich sind viele Anwohnerinnen und Anwohner weiterhin und über Gebühr vermeidbaren Verkehrsbelastungen ausgesetzt.

Mit Schreiben vom 17. September 1997 an den Bundesrat hat der Regierungsrat sein grosses Befremden über den negativen Vorfinanzierungsentscheid bekundet. Gleichzeitig ist um eine Aussprache mit dem Bundesrat ersucht worden, um ihm die aktuelle Lage des Kantons Zürich darzulegen und die anstehenden Fragen zu besprechen. Die Tendenz des Bundes, dem Kanton Zürich ohne angemessene Gegenleistungen immer neue Lasten aufzubürden und von dessen Wirtschaftskraft einseitig zu profitieren, wird vom Regierungsrat mit Besorgnis beobachtet. Im Rahmen der inzwischen vereinbarten Aussprache wird diese Problematik mit dem Bundesrat eingehend erörtert werden müssen. Dabei sollen insbesondere auch die Nationalstrassenfinanzierung und das abgelehnte Vorfinanzierungsgesuch diskutiert und es soll auf einen Rückkommensentscheid des Bundesrates hingewirkt werden. In die gleiche Richtung zielt auch eine im Ständerat eingereichte dringliche Interpellation.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi