

Antrag des Regierungsrates vom 16. Februar 2011

4773

**A. Beschluss des Kantonsrates
über einen Zusatzkredit für die Einhausung
der Autobahn Schwamendingen
(Nationalstrasse SN 1.4.4 – Zürich Nordost)**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 16. Februar 2011,

beschliesst:

I. Für den Bau der Einhausung Schwamendingen auf dem Abschnitt Schöneichtunnel bis Aubrugg der städtischen Nationalstrasse SN 1.4.4 wird zum bisherigen Objektkredit gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 27. Februar 2006 ein Zusatzkredit von Fr. 14 508 000 einschliesslich MWSt (Preisstand Oktober 2009) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5205, Amt für Verkehr, bewilligt. Die gesamte verfügbare Kreditsumme beträgt damit Fr. 73 308 000 (Preisstand Oktober 2009).

II. Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baukostenindexes gemäss nachfolgender Formel der Teuerung angepasst: Zusatzkredit \times Zielindex \div Startindex (Stand 1. Oktober 2009).

III. Die Bewilligung des Zusatzkredites erfolgt unter dem Vorbehalt der Bewilligung der jeweiligen Zusatzkredite durch den Bund und die Stadt Zürich sowie der rechtskräftigen Plangenehmigung.

IV. Veröffentlichung im Amtsblatt, Textteil.

V. Mitteilung an den Regierungsrat.

B. Beschluss des Kantonsrates über die Erledigung eines parlamentarischen Vorstosses

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 16. Februar 2011,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 210/2008 betreffend Einfahrt Aubrugg des Autobahnteilstückes N1.4.4 wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

I. Weisung

A. Ausgangslage

Zwischen Aubrugg und dem Schöneichtunnel führt die Nationalstrasse SN 1.4.4, Zürich Nordost, durch das dicht besiedelte städtische Quartier Schwamendingen. Das Autobahnteilstück wurde 1982 in Betrieb genommen und wird heute täglich von rund 110 000 Fahrzeugen befahren. Vom Verkehrslärm sind rund 5000 Personen betroffen. Eine im März 1999 eingereichte Volksinitiative verlangte vom Regierungsrat eine Kreditvorlage für eine einfache Einhausung als Glas- und Stahlkonstruktion. Der Regierungsrat sprach sich im Dezember 2000 aus finanziellen und städtebaulichen Gründen gegen die von der Initiative geforderte Einhausung aus. Am 5. November 2001 überwies der Kantonsrat eine von der Kommission für Planung und Bau des Kantonsrates eingereichte Motion (KR-Nr. 225/2001), wonach ein Projekt mit Kreditvorlage und angemessenem Finanzierungsschlüssel zwischen Bund, Kanton und Stadt Zürich vorzulegen sei. Den in Erfüllung der Motion beantragten Objektkredit von Fr. 50 600 000 bewilligte der Kantonsrat mit Beschluss vom 27. Februar 2006 als kantonalen Anteil zur Finanzierung der Einhausung Schwamendingen (Vorlage 4162b). Zuvor hatte der Bund eine Kostenbeteiligung von Fr. 115 100 000 in Aussicht gestellt.

B. Kreditvorlageprojekt 2005

Das der damaligen Kreditvorlage zugrunde liegende Projekt sieht ein Einhausungsbauwerk in Beton mit lückenlosem Anschluss an den bestehenden Schöneichtunnel auf dem Niveau der heute offen geführten Nationalstrasse vor. Das Bauwerk wird mit Erdreich überdeckt und die darüberliegende Fläche ist als öffentlicher Grünraum nutzbar. Eine Aufwertung der Unterführung Saatlenstrasse stärkt zudem die Verkehrsverbindung zwischen den bisher stark getrennten Quartieren. Der Wegfall der Immissionen und der neu gestaltete Grünraum schaffen die Voraussetzung für eine städtebauliche Erneuerung und langfristige bauliche Verdichtung entlang der Autobahn. Aufgrund dieser städtebaulichen und politischen Motivation des Kantons und der Stadt Zürich sowie der Mehrkosten gegenüber gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzwänden wurde folgender Kostenschlüssel vereinbart, der den Finanzierungsbeschlüssen zugrunde lag:

Bund	Fr. 115 100 000	Anteil 56,0%
Kanton	Fr. 50 600 000	Anteil 24,6%
Stadt Zürich	Fr. 39 800 000	Anteil 19,4%
<hr/>		
Total Einhausung	Fr. 205 500 000 (einschliesslich MWSt)	

C. Ergänzendes Kreditvorlageprojekt

In einer weiteren Projektierungsphase wurde das Ausführungsprojekt mit einem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) 3. Stufe ausgearbeitet.

Im Zuge der Projektausarbeitung wurde ersichtlich, dass – um den neuen Vorgaben des Bundesamts für Strassen (ASTRA) bezüglich Tunnelsicherheit zu genügen – der Schöneichtunnel baulich ebenfalls angepasst werden muss. Entsprechend wurde die Sanierung des Schöneichtunnels in das Projekt Einhausung Schwamendingen einbezogen. Das Gesamtprojekt umfasst nun einerseits das auflagepflichtige Projekt für die Erstellung des Einhausungsbauwerkes (Ausführungsprojekt) und andererseits das nicht auflagepflichtige Projekt für die Sanierung des Schöneichtunnels. Das Ausführungsprojekt wiederum wird unterteilt in das «Basisprojekt», das im Umfang der seinerzeitigen Kreditvorlage entspricht, und in weitere, ebenfalls auflagepflichtige Projektteile (Eindeckung Waldgarten, Lüftungszentrale Tierspital, Zentrale Schöneich usw.). Das «Basisprojekt» umfasst das technische Einhausungsbauwerk, die Parkanlage auf der Decke samt den Aufgän-

gen, die Neugestaltung der Unterführung Saatlenstrasse, die Zugänge zur Tramstation Schörlistrasse sowie die gesamte technische Infrastruktur wie die neuen Zentralenbauten, die Tunnelentwässerung über dem Havariebecken und alle Anpassungsarbeiten.

Infolge der Projekterweiterung durch die Sanierung des Schöneichtunnels und der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) übernahm der Bund am 1. Januar 2010 die Projektverantwortung vom Kanton. Damit wird neu das ASTRA Bauherr der Einhausung sein.

Neue Kostenberechnungen haben ergeben, dass sich das Projekt wegen des schwierigen Baugrundes und den dadurch notwendigen massiven Pfahlfundationen sowie der erhöhten Anforderungen an die Tunnelsicherheit verteuern wird. Gemäss dem bereinigten Kostenvoranschlag belaufen sich die Kosten für das «Basisprojekt» neu auf 298 Mio. Franken (Preisstand Oktober 2009, einschliesslich MWSt und Teuerung). Um die seit Oktober 2004 aufgelaufene Teuerung bereinigt, betragen die tatsächlichen Mehrkosten 59,1 Mio. Franken.

Die übrigen Massnahmen im Ausführungsprojekt und das Erhaltungsprojekt Schöneichtunnel gehen vollumfänglich zulasten des Bundes.

D. Finanzierung der Mehrkosten

Gemäss der Vereinbarung über die Finanzierung und den Bau zwischen dem ASTRA, der Stadt und dem Kanton Zürich vom 28. Januar 2011 sollen die Mehrkosten für das Basisprojekt entsprechend dem ursprünglichen Kostenschlüssel durch Bund, Kanton und Stadt getragen werden. Den ursprünglichen Kostenschlüssel beizubehalten ist angezeigt, weil sich an der ursprünglichen Interessenlage nichts geändert hat und die Mehrkosten durch äussere Umstände verursacht werden. Dieser Anteil ist neu als Beitrag des Kantons an den Bund zu leisten, da die Bauherrenfunktion dem ASTRA abgetreten wurde. Daraus ergibt sich der bereinigte Kostenteiler mit folgenden Beiträgen der Finanzierungspartner:

	Ursprünglicher Kostenschlüssel (Preisstand Oktober 2004)	Aufgelaufene Teuerung (Oktober 2004 bis Oktober 2009)	Eigentliche Mehrkosten (Zusatzkredit; Preisstand Oktober 2009)	Neu zu leistender Beitrag (einschl. MWST; Preisstand Oktober 2009)
Bund	115 100 000	18 700 000	33 080 000	166 880 000
Kanton Zürich	50 600 000	8 200 000	14 508 000	73 308 000
Stadt Zürich	39 800 000	6 500 000	11 512 000	57 812 000
Total	205 500 000	33 400 000	59 100 000	298 000 000

Für die auf den Kanton Zürich entfallenden eigentlichen Mehrkosten ist gestützt auf § 14 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz vom 24. März 1963 (EG NSG; LS 722.2) ein Zusatzkredit gemäss § 41 des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung (CRG) vom 9. Januar 2006 (LS 611) von Fr. 14 508 000 (Preisstand Oktober 2009) zu bewilligen. Die aktuell verfügbare Kreditsumme beträgt somit Fr. 73 308 000 (Preisstand Oktober 2009). Diese Kosten sind im KEF 2011–2014 eingestellt. Der Zusatzkredit ist mit einer Preisstandsklausel zu versehen, um dem auch weiterhin langwierigen Planungs- und Bauverfahren Rechnung zu tragen (§ 38 Abs. 4 CRG). Der Zusatzkredit ist unter den Vorbehalt der Bewilligung der jeweiligen Zusatzkredite der anderen Finanzierungspartner sowie der rechtskräftigen Plangenehmigung durch den Bund zu stellen. Der Stadtrat von Zürich hat am 9. Februar 2011 eine entsprechende Kreditvorlage zuhanden des Gemeinderates verabschiedet. Dieser Zusatzkredit liegt in der abschliessenden Zuständigkeit des Kantonsrates (§ 41 Abs. 2 CRG). Der Ausgabenbeschluss bedarf gemäss Art. 56 Abs. 2 lit. a der Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005 (LS 101) der Zustimmung der Mehrheit aller Kantonsratsmitglieder.

E. Folgekosten

Die Unterhalts- und Betriebskosten werden vom Bund als Eigentümer der Nationalstrassen vollumfänglich übernommen. Dem Kanton verbleiben in den nächsten 40 Jahren die ordentlichen Kapitalfolgekosten für die Abschreibungen (jährlich 2,5% des Gesamtkredites, 1,8 Mio. Franken) sowie die Zinsen von durchschnittlich 1,1 Mio. Franken pro Jahr.

F. Termin der Bauausführung

Die Planaufgabe findet vom 17. März 2011 bis 2. Mai 2011 statt. Mit einem Baubeginn ist nicht vor 2014 zu rechnen. Die Bauzeit beträgt rund fünf Jahre.

II. Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 210/2008

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 8. Februar 2010 folgendes von Kantonsrat Beat Badertscher, Kantonsrätin Silvia Steiner und Kantonsrat Hansueli Züllig, Zürich, am 9. Juni 2008 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen, wie erreicht werden kann, dass die Einfahrt Aubrugg zusammen mit der Realisation der Einhausung des Autobahnteilstückes N1.4.4 Schwamendingen nicht geschlossen wird.

In Bezug auf die Zuständigkeiten von Bund und Kanton betreffend Nationalstrassen sowie die Beurteilung der Varianten, die Einfahrt Aubrugg bei einer Erstellung der Einhausung beizubehalten, kann auf die Stellungnahme des Regierungsrates vom 24. September 2008 verwiesen werden. An dieser Ausgangslage hat sich seither nichts geändert.

Mit Schreiben vom 7. Juni 2010 nahm das ASTRA erneut Stellung zum Postulat und bestätigte seine bisherige Haltung. Es erklärte sich weiterhin bereit, auf Gesuch des Kantons Zürich hin die Zweckmässigkeit von Ersatzmassnahmen im Zusammenhang mit dem Bau einer «Glattalautobahn» zu prüfen. Sobald der Bund im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung die Variantenauswahl getroffen hat, wird der Regierungsrat in Absprache mit der Stadt Zürich, die sich ebenfalls für eine Ersatzmassnahme einsetzt, ein solches Gesuch beim Bund einreichen. Dies wird voraussichtlich Ende 2011 der Fall sein.

Diese Einschätzung hat der Bundesrat am 20. Mai 2009 auf Anfrage von Nationalrat Alfred Heer vom 20. März 2009 hin bestätigt. Der weitere Betrieb der Einfahrt Aubrugg sei nach der Erstellung der Einhausung Schwamendingen aus Sicherheitsgründen nicht mehr zu verantworten. Der Bundesrat sehe daher keine Möglichkeit, auf seinen getroffenen Entscheid, die Ausfahrt Aubrugg zu schliessen, zurückzukommen. Die Einfahrt Aubrugg ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit zu schliessen. Der Regierungsrat sieht somit keine Möglichkeit, wie die Einfahrt Aubrugg bei einer Verwirklichung der Einhausung beibehalten werden kann.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 210/2008 als erledigt abzuschreiben.

III. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, der Vorlage zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Hollenstein	Husi