

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 20/2012

Sitzung vom 28. März 2012

### **303. Anfrage (Hochrheinautobahn A 98 / Zusammenarbeit Schweiz–Deutschland)**

Die Kantonsräte Martin Farner und Konrad Langhart, Oberstammheim, haben am 16. Januar 2012 folgende Anfrage eingereicht:

Seit dem vergangenen Jahr ist in Baden-Württemberg eine Links-Grüne Regierung im Amt. Der Verkehr aus Deutschland in die Schweiz und speziell durch die Schweiz nimmt laufend zu. Speziell wird die Strecke bzw. die Autobahn Richtung Zürich und weiter nach Basel immer häufiger von deutschen Automobilisten als Umfahrung benützt.

Es ist zu befürchten, dass das ungebremste Verkehrsaufkommen im süddeutschen Bereich erhebliche Auswirkungen auf die schweizerischen Verkehrssysteme haben wird: Einerseits liegt unser Land aus europäischer Sicht nach wie vor an einer strategisch wichtigen Schlüsselstelle des Nord-Süd-Verkehrs und andererseits wird die erwähnte Ausweichstrecke über Zürich nach Basel als Ersatz für die geplante, aber nie realisierte Hochrheinautobahn A 98 missbraucht.

Laut einer Trassierungskonzeption des Bundeslandes Baden-Württemberg wäre die A 98 von ihrem derzeitig geplanten Endpunkt bei Geislingen durch den Jestetter Zipfel über Dettighofen, Jestetten und Lottstetten bei Balm an die Schweizer Grenze geführt worden. Hier hätte die Schweiz die A 98 über ihr Staatsgebiet weiterführen sollen, und bei Singen wäre sie an die bestehende A 81 angeschlossen worden. Dass diese Planung je verwirklicht wird, ist sehr unwahrscheinlich. Deutschland bzw. Baden-Württemberg haben die Schulaufgaben nicht bzw. noch nicht gemacht.

In einer Stellungnahme Mitte 2004 zu dem vom zuständigen Schweizer Bundesamt ausgearbeiteten Sachplan «Strassen» beantragte die Regierung des Kantons Schaffhausen, eine Süd-Ost-Umfahrung von Schaffhausen in den Richtplan aufzunehmen. Seit der ablehnenden Haltung aller Weinländer Gemeinden und aller Planungsorganisationen aus den Kantonen Zürich und Schaffhausen ist viel Zeit vergangen.

Im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung für die A98 wird von der deutschen Seite vermehrt darauf hingewiesen, dass die vorbereitenden Arbeiten durch den Umstand erschwert würden, weil von Schweizer Seite keine klärende Stellungnahme bezüglich der Verkehrsabnahme zu erhalten sei. Im Zusammenhang mit dem Strassenrichtplan des Kantons Zürich hat bekanntlich auch das Bundesamt für Verkehr auf das Fehlen einer entsprechenden Abnahmeplanung hingewiesen. Es ist unbestritten, dass der Verlauf der weiteren Projektierung der A98 sowohl verkehrstechnisch als auch bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklung der angrenzenden schweizerischen Gebiete von erheblicher Bedeutung sein wird. Der enge Zusammenhang zwischen wirtschaftlichem Wachstum und Beschäftigung einerseits und einer guten Verkehrserschliessung andererseits wird denn auch durch statistische Erhebungen klar belegt.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welches ist der aktuelle Stand der Planung der deutschen Hoahrheinautobahn A98 gemäss Informationsstand der Zürcher Regierung?
2. Wie wird die Koordination zwischen Baden-Württemberg und dem Kanton Zürich (und den Kantonen Schaffhausen / Thurgau) bezüglich der grenzüberschreitenden Strassenplanung gewährleistet?
3. Wie sieht die Zürcher Regierung die aktuelle Verkehrsabnahme bzw. Übernahme des deutschen Verkehrs der Hoahrheinautobahn A98 durch die Schweiz?
4. Wie sieht die terminliche Planung und Realisierung der Hoahrheinautobahn aus?
5. Ist eine Streckenführung über Schweizer Gebiet, insbesondere durch den Kanton Zürich, geplant?
6. Wie werden die regionalen Gremien im Bezirk Andelfingen bzw. die betroffenen Gemeinden (bei einer Streckenführung durch den Kanton Zürich) in das Projekt «Hoahrheinautobahn» eingebunden?
7. Wie beurteilt der Regierungsrat die Entwicklung der Verkehrsströme in der fraglichen Region in den nächsten 20 Jahren?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Martin Farner und Konrad Langhart, Oberstammheim, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Anlässlich der Sitzung der gemischten Kommission Deutschland–Schweiz für grenzüberschreitende Strassenfragen vom 22. und 23. August 2011 (Näheres zu dieser Kommission siehe Beantwortung der Frage 2) orientierte das für die A 98 zuständige Regierungspräsidium Freiburg über den Stand der Planungen der Hochrheinautobahn wie folgt:

- Abschnitt A 98.1–3: Weil am Rhein–Waldhof:  
*Fertigstellung 1983*
- Abschnitt A 98.4: Waldhof–Karsau:  
*Planfeststellungsbeschluss und Baubeginn 1995*  
*1. Fahrbahn seit 2002 unter Verkehr*  
*Fertigstellung 2014/2015*
- A 98.5: Karsau–Wehr:  
*Planfeststellungsverfahren läuft seit 2007*  
*Grundlegende Planüberarbeitung 2008–2009*  
*Projekt ist im Genehmigungslauf, die 2. Offenlage ist für 2012 vorgesehen*
- A 98.6: Wehr–Murg:  
*Vorplanung abgeschlossen, Planung ruht*
- A 98.7: Murg–Hauenstein:  
*Planfeststellungsbeschluss 1999*  
*2004 Verkehrsfreigabe der Ortsumfahrung Luttingen*  
*Fertigstellung 2012*
- A 98.8, 9: Hauenstein–Waldshut–Tiengen:  
*Vorplanung ruht*
- A 98.10: Tiengen–Lauchringen:  
*1. Fahrbahn seit 1997 unter Verkehr*  
*Ortsumfahrung Lauchringen (B 34) seit 2011 im Planfeststellungsverfahren*
- A 98.11: Landesgrenze CH, Anbindung A 81:  
*Langfristige Option*

Die Fortsetzung ab Lauchringen nach Osten ist demnach noch völlig offen und wird nur als langfristige Option erwähnt. Eine Rückfrage des zum Mitbericht eingeladenen Bundesamts für Strassen (ASTRA) beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat ergeben, dass Deutschland derzeit die Priorität auf der Strecke Basel–Waldshut sieht und dementsprechend für diesen Streckenabschnitt Geld einstellt. Bereits im Verkehrswegeplan 2004 wurden keine Mittel für diese östliche Fortsetzung vorgesehen. Das ASTRA und somit auch der Regierungsrat haben keinen Grund zur Annahme, dass die Bundesregierung diesem Vorhaben in absehbarer Zeit eine höhere Priorität einräumen wird.

Zu Frage 2:

Für alle Belange bezüglich grenzüberschreitender Strassenfragen Schweiz–Deutschland besteht eine gleichnamige permanente Kommission. Die Schweizerische Delegation besteht neben Vertretungen des ASTRA, der Oberzolldirektion und des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten aus je zwei Vertretungen der Grenzkantone. Der Kanton Zürich ist in dieser Kommission durch den Chef des Amtes für Verkehr und den Chef der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei vertreten.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat hatte schon verschiedentlich Gelegenheit, gegenüber dem Kantonsrat seine Haltung zur Weiterführung der A 98 bis in den Bodenseeraum darzulegen, zuletzt in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 35/2007 betreffend Führung der A 98 auf deutschem Gebiet, zum Beispiel durch das Wutachtal. Darauf kann verwiesen werden. Die grossen Verkehrsströme im Umfeld des Kantons Zürich sind weitgehend auf das Wirtschaftszentrum Zürich bzw. auf die Stadtlandschaften Limmattal, Zürich, Glattal und Winterthur hin orientiert. Das Hochleistungsstrassennetz im Kanton Zürich ist auf die Bewältigung dieser Verkehrsströme ausgelegt. Der im kantonalen Richtplan festgelegte Zusammenschluss der Autobahnen A 50/A 51 im Raum Bülach-Glattfelden ist geeignet, die Anbindung Südbadens an den Grossraum Zürich zu verbessern. Im Rahmen einer laufenden Untersuchung werden derzeit Möglichkeiten zur Kapazitätssteigerung auf dieser Verbindung geprüft. Diese Haltung vertrat der Regierungsrat ferner auch in seiner Stellungnahme vom 29. September 2010 an das baden-württembergische Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr im Rahmen der Anhörung zum Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (RRB Nr. 1445/2010).

Für zusätzliche, quer zu den hauptsächlichen Verkehrsströmen verlaufende Hochleistungsstrassen besteht aus Sicht des Kantons Zürich kein Bedarf. Neue Autobahnverbindungen im Zürcher Weinland hätten zudem eine wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit dieser Gebiete zur Folge und stünden damit im klaren Widerspruch zum kantonalen Raumordnungskonzept, das für diese Region keine weitere Steigerung der Erschliessungsqualität vorsieht.

Zu Fragen 4–6:

Über das zu Frage 1 Ausgeführte hinaus hat der Regierungsrat keine Kenntnis des Planungsstands der Hoahrheinautobahn bei den zuständigen deutschen Behörden.

Der Regierungsrat vertritt die Auffassung, dass der innerdeutsche West-Ost-Verkehr nicht über Zürcher Gebiet zu führen ist. Vielmehr ist eine Linienführung durch das Wutachtal zu prüfen, wie sich aus einer 2005 zusammen mit den Kantonen Schaffhausen und Thurgau durchgeführten Strategieplanung ergab. Sowohl seitens des Bundes wie auch des Kantons Zürich sind daher keine Planungen zur Führung der Hoahrheinautobahn auf Zürcher Gebiet im Gange. Entsprechend besteht auch keine Projektorganisation, in die ein Einbezug der regionalen Gremien möglich wäre. Der Regierungsrat wird die Angelegenheit insbesondere über die kantonalen Vertreter in der erwähnten gemischten Kommission weiterhin aufmerksam verfolgen. Er sieht sich indessen nicht veranlasst, dieser für den Kanton wenig bedeutsamen Sache eine höhere Priorität einzuräumen, als es die deutschen Behörden selbst tun.

Zu Frage 7:

Die kantonalen Prognose-Instrumente weisen zwar eine allgemeine Verkehrszunahme aus. Die Nachfrage auf der West-Ost-Verbindung wird aber auch in Zukunft von untergeordneter Bedeutung sein. Für die fraglichen Verkehrsbeziehungen besteht somit auch langfristig kein Erfordernis für derart leistungsfähige Infrastrukturen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**