

A N F R A G E von Barbara Marty Kälin (SP, Gossau)

betreffend Zeitliche Konsequenzen bei einer Aufnahme der Oberland-Autobahn in den
Sachplan Strasse des Bundes

In der Weisung zur Vorlage 3926, Beschluss des Kantonsrates für die Bewilligung eines Objektkredits für den Bau der Zürcher Oberlandstrasse A53, Abschnitt 3, Anschluss Uster-Ost bis Kreisel Betzholz (Hinwil), schreibt der Regierungsrat: „Stimmt der Kantonsrat diesem Objektkredit zu, erklärt er sich mit dem Bau dieser Strasse einverstanden und ermächtigt den Regierungsrat, im Rahmen der jeweiligen Voranschläge bis zum Betrag von 950 Mio. Franken finanzielle Verpflichtungen für diesen Zweck einzugehen. Gemäss § 28 Abs. 1 StrG sind solche Erstellungskosten aus den Mitteln des Strassenfonds zu decken. Wegen der erheblichen Verschuldung des Strassenfonds ist jedoch deutlich darauf hinzuweisen, dass die zurzeit verfügbaren Mittel für diesen Strassenbau fehlen. Das Bauvorhaben ist selbst mit einer Erhöhung der Fonds-Erträge mit Mitteln des Kantons Zürich allein nicht finanzierbar. Eine Verwirklichung der Zürcher Oberlandstrasse kann deshalb erst in Frage kommen, wenn eine Finanzierung mit Hilfe des Bundes gesichert ist.“

Dazu muss der Bund das fehlende Teilstück beziehungsweise die ganze A53 ins Nationalstrassennetz aufnehmen. Der Nationalrat hat einen entsprechenden Vorstoss mit exakt diesem Begehren, Aufnahme der A53 ins Nationalstrassennetz, am 19. März 2001 abgelehnt. Die klar abgelehnte Parlamentarische Initiative Hegetschweiler hatte folgenden Inhalt: „Da die strassenseitig gute Erreichbarkeit des Flughafens Zürich-Kloten im Hinblick auf die in den nächsten Jahren zu erwartenden Verkehrsströme nicht mehr gewährleistet ist, wird beantragt, die K10 zwischen Zürich-Kloten und Brüttseller Kreuz und die K53 vom Brüttseller Kreuz bis zur Kantonsgrenze St.Gallen in das Nationalstrassennetz des Bundes aufzunehmen und den durchgehenden Ausbau so rasch wie möglich im Bauprogramm zu berücksichtigen.“

Ein zweiter gleichlautender Vorstoss ist zur Zeit im Nationalrat hängig. Der Bundesrat hat dazu am 15. November 2000 wie folgt Stellung bezogen: „In letzter Zeit wurden etliche Begehren gestellt, welche eine Erweiterung oder den Ausbau des bestehenden Nationalstrassennetzes beinhalten. Diese Begehren sind durchwegs mit finanziellen und verkehrstechnischen Argumenten begründet. Der Bundesrat hat wiederholt die Meinung vertreten, dass zuerst das beschlossene Netz fertig erstellt, dann das bestehende Werk in seiner Substanz erhalten und schliesslich die vorhandene Kapazität mittels Telematik besser ausgenützt werden sollen; ein allfälliger Ausbau kommt erst an vierter Stelle. An dieser Prioritätenordnung ist festzuhalten. Der Bundesrat lehnt daher Vorstösse ab, die einzelfallweise und im Sinne einer Sofortmassnahme Umklassierungen oder Erweiterungen verlangen.“

Das Nationalstrassennetz soll etwa im Jahr 2015 fertiggestellt sein. Gemäss Prioritätenordnung des Bundes, an der der Bundesrat ausdrücklich festhält, wird danach das vorhandene Netz in seiner Substanz erhalten, schliesslich die vorhandene Kapazität mittels Telematik besser ausgenützt werden, während ein allfälliger Ausbau erst an vierter Stelle kommt.

Der überarbeitete Sachplan Strasse des Bundes soll bis Ende 2004 vorliegen, der Regierungsrat rechnet mit einer Bauzeit von 6 bis 7 Jahren für die Oberlandautobahn; der Zeitplan des Regierungsrates geht von einer möglichen Inbetriebnahme der Oberlandautobahn im Jahre 2012 aus.

In diesem Zusammenhang frage ich den Regierungsrat:

1. Hat der Regierungsrat für den Fall einer Aufnahme der A53 in den Sachplan Strasse des Bundes irgendwelche Signale des Bundesrates angesichts seiner Prioritäten im Nationalstrassenbau für eine bevorzugte Behandlung des neuen Zürcher Nationalstrassenabschnitts?
2. Geht der Regierungsrat von der Annahme aus, dass der Bund im Fall einer Aufnahme der A53 ins Nationalstrassennetz das (sehr teure) fertige Zürcher Projekt übernehmen oder ein eigenes Projekt planen wird? Wird der Bund die bisherigen Planungsaufwendungen des Kantons Zürich entschädigen? Gibt es dazu vergleichbare Fälle?
3. Es ist damit zu rechnen, dass der Bund selbst bei einer Aufnahme der A53 in den Sachplan Strasse erst das geplante Nationalstrassennetz fertig erstellt, dann das bestehende Werk in seiner Substanz erhält, schliesslich die vorhandene Kapazität besser ausnützt und erst dann ein allfälliger Ausbau erfolgt. Bis wann ist angesichts dieser möglichen Perspektive mit einem Baubeginn respektive mit einer Inbetriebnahme der A53 durch den Bund zu rechnen?
4. Hat der Regierungsrat angesichts dieser möglichen Perspektive Alternativen für die Lösung der Verkehrsprobleme um Wetzikon anzubieten?

Barbara Marty Kälin