

Sitzung vom 12. Juli 2000

1114. Anfrage (Prioritätensetzung im Strassenbau)

Kantonsrat Vilmar Krähenbühl, Zürich, hat am 22. Mai 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Verschiedene Gemeinden, aber auch Kantonsräte treten mit Forderungen für Umfahrungen oder Verbesserungen bezüglich Luft und Lärm an den Regierungsrat. So ist unter anderem die Umfahrung Eglisau, der Bau der Sihltiefstrasse oder die Einhausung der Autobahn in Schwamendingen bereits deponiert. Aber auch der Bau des Dettenbergtunnels oder der Ausbau des Gubristtunnels stehen heute auf der Traktandenliste. Es werden sicherlich weitere Forderungen kommen, die alle mit der gleichen Priorität zu behandeln seien, zumindest aus der Sicht der jeweiligen Einreicher. Dies bringt nicht nur Probleme mit den Finanzen des Kantons, sondern auch mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen an Personal für die Projektierung und nicht zuletzt auch bei den ausführenden Bauunternehmungen.

Es stellen sich in diesem Zusammenhang einige Fragen, um deren Beantwortung ich den Regierungsrat ersuche:

1. Gibt es für die Beurteilung all der Forderungen bezüglich Strassenbau einen Prioritätenkatalog, welcher aufzeigt, nach welchen Kriterien der Regierungsrat die einzelnen Anliegen gewichtet und damit auch gewillt ist, umzusetzen? Falls ja, bitte ich die einzelnen Kriterien mit deren Wertung bekannt zu geben.
2. Hat der Regierungsrat auf Grund der vorgenannten Kriterien eine Prioritätenliste erstellt, beziehungsweise entspricht das jeweils jährlich vorgelegte Bauprogramm den vorgenannten Überlegungen?
3. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, all die Forderungen bezüglich Strassenbau mit dem jetzigen Stand im Strassenfonds in Einklang zu bringen? Wie will er diese Forderungen, im Falle einer Ablehnung der erneuten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern, finanzieren?
4. Können die Forderungen, wie sie zurzeit beim Regierungsrat auf dem Tisch liegen, mit der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer erfüllt werden, und wie sähe dann eine Finanzierung der Anliegen aus, beziehungsweise in welchem Zeithorizont könnte die vorgenannte Liste gemäss Punkt zwei realisiert werden?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Vilmar Krähenbühl, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zur Thematik der Prioritätensetzung wurde bereits in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 164/2000 betreffend Konzept und Beurteilungskriterien für die Realisierung aller 34 Umfahrungsstrassen Stellung genommen. Es wurde dabei u. a. auf die Gesamtverkehrskonzeption für den Kanton Zürich sowie auf die Strategie Hochleistungsstrassen (HLS) und die Strategie Hauptverkehrsstrassen (HVS), die zurzeit erarbeitet werden, hingewiesen. Im Rahmen dieser Arbeiten werden sämtliche Planungen unter Einbezug neuester Erkenntnisse und auf der Grundlage von Machbarkeitsstudien einer umfassenden Zweckmässigkeitsprüfung unterzogen. In diesem Zusammenhang werden die kantonalen und regionalen Festlegungen nach einheitlichen Kriterien untersucht. Beurteilungskriterien für die Erstellung einer Dringlichkeitsreihung sind dabei im Wesentlichen der verkehrliche Nutzen der Strasse (Entlastungswirkung, Verkehrssicherheit, Nutzen für den öffentlichen Verkehr usw.) und die Auswirkungen auf die Umwelt (Lärmschutz, Lufthygiene, Landschaft usw.). Auf Grund von Kosten-Nutzen-Überlegungen wird schliesslich die Prioritätenliste erstellt, anhand der die künftigen Investitionen und der Zeitpunkt für den Bau der Strassen bestimmt werden können.

In das jährlich dem Kantonsrat vorgelegten Bauprogramm der nächsten drei Jahre werden jene Bauvorhaben aufgenommen, die einen fortgeschrittenen Projektierungsstand aufweisen, deren Verwirklichung aus verkehrstechnischen Gründen dringend ist und deren Finanzierung gesichert ist, d.h. Bauvorhaben, die im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) enthalten sind. Vorrang hat dabei das Nationalstrassennetz, das im Auftrag

des Bundes fertig gestellt werden muss. Die Mitte 2001 vorliegende Prioritätenliste wird künftig als Entscheidungsgrundlage für die Festsetzung des Bauprogramms dienen.

Der geschätzte Finanzbedarf für alle Umfahrungen einschliesslich die geplanten Ergänzungen des Hochleistungsstrassennetzes (Umfahrung Bassersdorf–Kloten, Umfahrung Wetzikon, Zusammenschluss Umfahrung Glattfelden–A51 Bülach, Seetunnel–Ostumfahrung) beträgt rund 6 Mia. Franken. Es ist offensichtlich, dass diese Bauvorhaben selbst bei einer Annahme der beantragten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer in absehbarer Zeit nicht verwirklicht werden können. Neben der Verkehrsabgabenerhöhung ist deshalb als weitere Massnahme anzustreben, dass einzelne Strassenbauvorhaben von überkantonaler Bedeutung – wie z.B. die Oberlandautobahn oder der Seetunnel – in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden, weil durch die Bundesbeiträge von 80% der Strassenfonds stark entlastet werden kann.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi