

DRINGLICHE ANFRAGE von Max Homberger (Grüne, Wetzikon), Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon) und Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti)

betreffend Oberlandautobahn: Wer plant was mit wessen Geld?

Am 20. Dezember 2012 teilte das Amt für Verkehr mit, erste Abklärungen hätten ergeben, dass ein Vierspurausbau der Oberlandautobahn zwingend notwendig sei und dass eine Südvariante mit Anschluss an die Forchautobahn die gewünschte Wirkung erziele. Bis Anfang 2014 sei «mindestens eine bewilligungsfähige Variante auszuarbeiten». Die Sache würde unter engem Einbezug der Standortgemeinden und des ASTRA konkretisiert und geprüft.

Mit dem «neuen Netzbeschluss» beantragte der Bundesrat unter anderem, die «Lückenschliessung» der Oberlandautobahn in das Nationalstrassennetz aufzunehmen. Dies lehnten National- und Ständerat ab. Zudem sollten die Mehraufwendungen für das erweiterte Nationalstrassennetz - ca. 376 km bestehende Kantonsstrassen sollen neu zu Nationalstrassen werden - in der Höhe von jährlich 305 Mio. Franken durch eine Kürzung der Globalbeiträge an die Kantone um 30 Mio. Franken sowie eine Verteuerung der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken gedeckt werden. Dies ist noch nicht gesichert; National- und Ständerat sind sich über das Ausmass der Vignettenverteuerung nicht einig, und dann gibt es noch eine Referendumsmöglichkeit. Der Neubau der Oberlandautobahn befindet sich also definitiv nicht im Netzbeschluss, für den abgesehen davon das Geld nicht gesichert ist. Das rückt den Neubau der Oberlandautobahn als nationale Strasse in weite Ferne.

Zudem besteht für die Jahre 2016 – 2030 im «Nationalstrassenfonds» eine Finanzierungslücke von jährlich 1,5 Mia. Franken. Diese soll durch eine Anhebung des Mineralölsteuerzuschlags gefüllt werden. Ob dies politisch umsetzbar ist, ist ungewiss. Und falls es gelingt, ist das zusätzliche Geld unter anderem für die Engpassbeseitigung der Glattal-Autobahn und nicht für die Oberlandautobahn vorgesehen.

Fragen:

1. Was ist für den Regierungsrat «mindestens eine bewilligungsfähige Variante»?
2. Unter welchem Recht – Bundesrecht oder kantonales Recht – laufen die jetzigen Planungen?
3. Wer führt und wer bezahlt die aktuell laufenden Planungen zum Neubau der Oberlandautobahn – in welchem Budgetrahmen?
4. Weshalb erachtet es der Regierungsrat trotz der Entscheide auf nationaler Ebene als realistisch, den Neubau der Oberlandautobahn innert der nächsten 20 Jahre als nationale Strasse zu verwirklichen? Welchen Zeitrahmen mit welchen Zwischenzielen sieht der Regierungsrat bis zur «Lückenschliessung als Nationalstrasse»?
5. Weshalb prüft der Regierungsrat anstelle einer vierspurigen europäischen West-Ost-Achse, die in erster Linie zu einer Erhöhung des (inter-)nationalen Verkehrs und damit zu verschärften Kapazitätsproblemen im Raum Brüttseller Kreuz/Zürich-Nord führt, nicht eine viel kostengünstigere kantonale zweispurige Untertunnelung von Unter-Wetzikon, welche die zürcherischen Probleme löst, nämlich die Verkehrsbelastung eben von Unter-Wetzikon, und die wohl erst noch die höheren Realisierungschancen hat?

Max Homberger
Andreas Hasler
Karin Maeder-Zuberbühler

J. Bellaiche	B. Bloch	R. Brunner	R. Büchi	K. Bütikofer
A. Barrile	M. Bischoff	H. Bucher	B. Bussmann	A. Daurù
U. Egli	S. Feldmann	O. Ferro	M. Geilinger	R. Golta
R. Gutknecht	E. Guyer	B. Egg	A. Erdin	H. Göldi
B. Gschwind	E. Gutmann	C. Heuberger	E. Hildebrand	S. Huber
R. Joss	U. Hans	A. Hauri	E. Häusler	D. Hodel
L. Hübscher	R. Kaeser	R. Lais	H. Läubli	Th. Marthaler
T. Mauchle	G. Petri	E. Lalli	D. Loss	R. Margreiter
R. Marti	M. Meyer	R. Munz	S. Rusca Speck	B. Scherrer Moser
P. Seiler Graf	S. Sieber Hirschi	M. Spillmann	A. Redzic	M. Rohweder
B. Schaffner	B. Schwarzenbach	S. Seiz	J. Serra	M. Späth
M. Spring	R. Steiner	J. Stofer	P. Stutz	C. von Planta
R. Walz	C. Widmer	H. Wiesner	E. Ziltener	A. Wolf
M. Zeugin	Ch. Ziegler			