

Sitzung vom 20. Februar 2013

155. Dringliche Anfrage (Oberlandautobahn: Wer plant mit wessen Geld?)

Die Kantonsräte Max Homberger, Wetzikon, und Andreas Hasler, Illnau-Effretikon, sowie Kantonsrätin Karin Maeder-Zuberbühler, Rüti, haben am 21. Januar 2013 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

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 Brüttiseller 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?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Max Homberger, Wetzikon, Andreas Hasler, Illnau-Effretikon, und Karin Maeder-Zuberbühler, Rüti, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Mit Beschluss vom 29. August 2012 (RRB Nr. 892/2012) setzte sich der Regierungsrat zum Ziel, dem Bund bis Ende 2013 «Projektierungsgrundlagen für mindestens eine bewilligungsfähige Variante übergeben zu können». Bewilligungsfähig ist eine Variante, wenn sie bautechnisch möglich, verkehrlich zweckmässig und umweltrechtlich zulässig ist. Das Adverb «mindestens» im erwähnten Satz bezog sich auf die Zahl der Varianten.

Zu Frage 2:

Die Verbindung Brüttisellen (N1)–Uster–Wetzikon–Hinwil–Reichenburg (N3) geht mit der Aufnahme in das Nationalstrassennetz voraussichtlich am 1. Januar 2014 in die Zuständigkeit des Bundes über. Bis dahin liegt der Abschnitt in der Zuständigkeit der Kantone. Die Planung erfolgt daher auf der Grundlage des kantonalen Rechts.

Zu Frage 3:

Die derzeitigen Planungen laufen unter der Verantwortung der Volkswirtschaftsdirektion im Amt für Verkehr unter Mitarbeit des Tiefbauamts sowie weiterer Fachstellen des Kantons. Die Finanzierung ist durch den vom Kantonsrat am 5. Mai 2003 bewilligten Objektkredit von 9 Mio. Franken für die Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes zum Bau der Zürcher Oberlandautobahn sichergestellt (Vorlage 4024; ABl 2003, 967).

Zu Frage 4:

Der Bund hat dem Vorhaben zur Lückenschliessung der Oberlandautobahn verschiedentlich grosse Bedeutung beigemessen, namentlich durch die vorgesehene Übernahme des Lückenschlussprojektes im Rahmen der Anpassung des Netzbeschlusses. Auch nach Ablehnung des Projektes durch das Bundesgericht war die Übernahme des ausbaubedürftigen Abschnitts beim Bund unbestritten. Bundesrätin Doris Leuthard erklärte am 10. Dezember 2012 im Nationalrat, dass die Zürcher Oberlandautobahn eine wichtige Lückenschliessung darstelle, da die Bevölkerung seit Jahren leide, weil täglich Tausende von Fahrzeugen erhebliche Staukosten, Stauemissionen und Lärm verursachen.

Das Vorhaben wird nach Übergang der Zuständigkeit an den Bund das nationalstrassenrechtliche Plangenehmigungsverfahren (Generelles Projekt und Ausführungsprojekt) zu durchlaufen haben. Ferner bestehen die in der Anfrage angesprochenen Unsicherheiten in Bezug auf die Finanzierung. Eine zuverlässige Prognose zum Realisierungszeitpunkt ist daher kaum möglich. Eine Inbetriebnahme in rund 15 bis 20 Jahren erscheint indessen realistisch.

Zu Frage 5:

Nach dem erwähnten Entscheid des Regierungsrates hat das Amt für Verkehr zusammen mit einem externen Experten zunächst die dem nicht bewilligten Lückenschlussprojekt zugrunde liegenden Verkehrszahlen überprüft. Dabei wurde die Verkehrsnachfrage nach dem gegenwärtigen Stand der Methodik für das Jahr 2030 prognostiziert. Die Untersuchung ergab, dass die Verkehrsbelastung von etwa 50 000 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2030 auf dem Abschnitt zwischen den Anschlüssen Uster-Ost und Wetzikon-West in jedem Fall die Leistungsfähigkeit einer vierstreifigen Strasse erfordert. Auch im Abschnitt von Wetzikon-West bis zum Kreisel Betzholz wird die Belastung mit rund 20 000 bis 25 000 Fahrzeugen pro Tag die Leistungsgrenze einer zweistreifigen Strasse in den Spitzenstunden erreichen oder gar überschreiten. Schliesslich erfordert die vorgesehene Führung der Strasse in Tunneln gemäss den massgebenden Normen richtungsgetrennte Fahrspuren.

Auch in Bezug auf die Funktion der Strasse hat die Untersuchung die früheren Erkenntnisse und Annahmen bestätigt, nämlich dass die Oberlandautobahn überwiegend lokale und regionale Verkehrsbedürfnisse decken wird. So werden weit über dreiviertel aller Fahrten auf der neuen Strasse ihren Ausgangspunkt oder ihr Ziel im Raum Wetzikon, Hinwil, Wald und Rüti haben. Dabei sind die Beziehungen Richtung Glattal, Zürich und Limmattal von besonderer Bedeutung. Der Anteil an internationalem Durchgangsverkehr wird voraussichtlich bei unter 5% liegen und entsprechend vernachlässigbar sein. Den angesprochenen Kapazitätsengpass im Raum Brütisellen/Zürich Nord beabsichtigt der Bund mit dem Bau der Glattalautobahn zu beheben, die beim Bundesamt für Strassen ebenfalls hohe Priorität genießt.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi