

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

*KR-Nr. 126/2002
KR-Nr. 135/2002*

Sitzung vom 10. Juli 2002

1076. Anfragen

**(Finanzielle Konsequenzen bei einer Aufnahme der Oberlandstrasse
in den Sachplan Strasse des Bundes;
Zeitliche Konsequenzen bei einer Aufnahme der Oberland-Autobahn
in den Sachplan des Bundes)**

Kantonsrat Hans-Heinrich Heusser, Seegräben, Kantonsrätin Annelies Schneider-Schatz, Bäretswil, und Kantonsrat Hans Frei, Regensdorf, haben am 22. April 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Demnächst kommt das Projekt für die Lückenschliessung der Oberlandautobahn (K53) zwischen Uster und Hinwil vor den Kantonsrat. Wegen der schwierigen topographischen Verhältnisse sowie aus Rücksichtnahme auf die Wohnbevölkerung und vor allem auch wegen dem Moor- und Landschaftsschutz handelt es sich um ein recht teures Bauvorhaben. Mit der Eröffnung der Autostrasse T8 zwischen Jona und Schmerikon bildet die Oberlandstrasse die Verbindung zwischen der A1 bei Brüttsellen und der A3 bei Reichenburg, sie ist dann die direkteste Verbindung aus dem Raum Zürich-Nord/Schaffhausen in Richtung Bündnerland/Tessin. Neben dem starken Ziel- und Quellverkehr des sich weiter entwickelnden Zürcher Oberlandes zeigen die Zahlen eindeutig auch den grossen Anteil an Durchgangsverkehr. Immer deutlicher ins Gewicht fallend ist auf der Aathalstrecke auch der zunehmende Schwerverkehr.

Folgerichtig strebt der Regierungsrat die Aufnahme der Oberlandstrasse in den Sachplan Strasse des Bundes an. Auch Angehörige des eidgenössischen Parlamentes aus dem Kanton Zürich unterstützen dieses Bestreben. So ist im Nationalrat eine Motion von Bruno Zuppiger, Hinwil, hängig, die ebenfalls die Aufnahme der Oberlandstrasse in den Sachplan Strasse des Bundes verlangt. Der Bundesrat wäre zur Entgegennahme der Motion als Postulat bereit, was sicher als positives Signal gewertet werden darf. Angesichts der Bedeutung und der starken Frequentierung dieser Strassenverbindung sowie angesichts der jährlichen Ablieferungen des Kantons Zürich aus dem Strassenverkehr an den Bund ist diese Forderung aus dem Kanton Zürich sicher mehr als gerechtfertigt. Leider wird jedoch die genannte Motion Zuppiger im Nationalrat ausgerechnet von links-grünen Kreisen aus dem Kanton Zürich bekämpft.

In diesem Zusammenhang fragen wir den Regierungsrat:

1. Welcher Betrag fliesst jährlich aus dem Kanton Zürich aus den Erträgen von Treibstoffzöllen, von Autobahnvignetten und aus der LSVA an den Bund?
2. Welcher Betrag fliesst jährlich vom Bund für den Bau und den Unterhalt von Strassen wieder an den Kanton Zürich zurück?
3. Mit welchem Mehrbeitrag des Bundes an den Kanton Zürich könnte bei einer Aufnahme der Oberlandstrasse in den genannten Sachplan Strasse gerechnet werden, oder anders gefragt: Wie hoch wäre der Schaden für unseren Kanton bei einer Verhinderung der Aufnahme der K53 in den Sachplan Strasse des Bundes
 - a) an die Baukosten?
 - b) an die Unterhaltskosten?

Kantonsrätin Barbara Marty Kälin, Gossau, hat am 29. April 2002 folgende Anfrage eingereicht:

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, gleich lautender Vorstoss ist zurzeit 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 soll; 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 fertig gestellt 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 sechs bis sieben 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?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans-Heinrich Heusser, Seegräben, Annelies Schneider-Schatz, Bäretswil, und Hans Frei, Regensdorf, sowie die Anfrage Barbara Marty Kälin, Gossau, werden wie folgt beantwortet:

Der jährlich aus dem Kanton Zürich aus den Erträgen von Treibstoffzöllen, von Autobahnvignetten und aus der LSVA an den Bund fließende Betrag ist nicht bezifferbar, da hierzu keine Erhebungen bestehen. Das Verteil- und Bezugssystem im Zusammenhang mit diesen Zöllen und Abgaben ist teilweise zentral (Treibstoffzölle) und teilweise gesamtschweizerisch (Vignetten und LSVA) organisiert, sodass eine kantonsweise Zuordnung praktisch nicht oder nur mit einem sehr hohen Aufwand vorgenommen werden könnte. Hinzu kommt, dass die schweizerischen Strassen von sehr vielen ausländischen Fahrzeugen (über eine Million) benützt werden, was die Zuordnung auf die Kantone noch zusätzlich erschwert.

Die jährlich an den Kanton Zürich fließenden Bundesbeiträge für den Bau und Unterhalt von Strassen betragen rund 387 Mio. Franken. Bei Aufnahme der Oberlandstrasse in den «Sachplan Strasse» des Bundes könnte der Kanton Zürich mit folgenden Beiträgen rechnen:

	nach geltendem Kostenverteiler	nach geplantem Kostenverteiler
a) an die Baukosten:	760 Mio. Franken	950 Mio. Franken
b) an die Unterhaltskosten:	1,9 Mio. Franken/Jahr	3,2 Mio. Franken/Jahr

Voraussetzung für die Änderung des geltenden Kostenverteilers ist die Änderung von Art. 83 BV der Bundesverfassung über die Nationalstrassen im Rahmen der Vorlage zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) und der Erlass der erforderlichen weiteren Gesetzesgrundlagen.

Der Sachplan Strasse wird zurzeit unter der Federführung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) erarbeitet. Die Kantone sind in die Planung einbezogen und können ihre Anliegen mittels Stellungnahmen einbringen. Der Zeitplan sieht den Bundesratsbeschluss zum Sachplan Strasse im Jahr 2003/04 vor. Prioritätensetzungen des Bundesrates sind heute – auch in Bezug auf den hier fraglichen Strassenabschnitt – noch nicht ersichtlich.

Zur Frage der Übernahme des fertigen Zürcher Projekts durch den Bund bei einer Aufnahme der A53 ins Nationalstrassennetz kann gesagt werden, dass das Tiefbauamt bereits heute im Auftrag des ASTRA die Nationalstrassen im Kanton Zürich projektiert. Auch bei der Projektierung der Oberlandstrasse werden die ASTRA-Richtlinien angewendet, sodass das Projekt bereits den Anforderungen an die heutigen Nationalstrassen grundsätzlich entspricht. Die hohen Kosten sind zudem eine Folge der aufwendigen Linienführung, die sich im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben hat, die für kantonale Hochleistungsstrassen und Nationalstrassen die gleichen Anforderungen stellt. Somit sind die Voraussetzungen für eine Überführung des Zürcher Projekts in ein Nationalstrassenprojekt gegeben.

Die Regelung betreffend die Übernahme der bisherigen Planungsaufwendungen durch den Bund kann erst bei der konkreten Aufnahme dieser Strasse in den entsprechenden Sachplan festgelegt werden. Aus präjudiziellen Gründen will der Bund im heutigen Zeitpunkt über eine allfällige Rückerstattung der vom Kanton Zürich zu finanzierenden Planungsaufwendungen (generelles Projekt rund 3 Mio. Franken, Ausführungsprojekt rund 8 Mio. Franken) bei einer Klassierung als Nationalstrasse keine Zusicherungen abgeben. Er hat jedoch seine Bereitschaft signalisiert, in einem fortgeschrittenen Bearbeitungsstand des Sachplans Strasse entsprechende Verhandlungen mit dem Kanton Zürich zu führen. Nach dieser mündlichen Zusicherung ist der Regierungsrat bereit, die weiteren Projektierungskosten vorläufig vorschussweise zu bewilligen, damit im Hinblick auf die spätere Projektrealisierung keine zeitlichen Verzögerungen hingenommen werden müssen. Dieses Vorgehen wurde bereits in früheren Jahren bei den Planungsarbeiten im Sihlraum gewählt, als der Bund anlässlich der Nationalstrassenüberprüfung sich ausser Stande sah, die Kosten für weitere Planungen zeitgerecht zu finanzieren. Dem Kanton Zürich wurden schliesslich – nach Bestätigung des ursprünglichen Nationalstrassennetz-Beschlusses durch das Parlament – die von ihm bevorschussten Planungs- und Projektierungskosten anteilmässig zurückerstattet.

Hinsichtlich des Zeitpunkts eines Baubeginns ist auf Folgendes hinzuweisen: Der Bund hat erkannt, dass neben dem Agglomerationsverkehr auch die Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen ein zentrales Verkehrsproblem der Schweiz ist. Im Rahmen des Gegenvorschlags zur Volksinitiative AVANTI stellt der Bund ein Programm für die Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes in Aussicht. Das lässt die Vermutung zu, dass der Bund bereit ist, von der Haltung, zuerst das geplante Nationalstrassennetz fertig zu stellen, abzuweichen. Diese Überlegungen kommen auch beim Sachplan Strasse zum Tragen.

Bis zur Verwirklichung der Zürcher Oberlandstrasse wird es zur Eindämmung der Verkehrsprobleme um Wetzikon nötig sein, laufend Optimierungsmassnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie der Anschlusssicherung des öffentlichen Verkehrs umzusetzen. Entsprechende Projektierungsarbeiten sind in Zusammenarbeit mit den Gemeinden in Bearbeitung.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi