

Sitzung vom 14. August 1996

2471. Anfrage (Vorfinanzierung von Zürcher Autobahnen mit Bundesgeldern)

Kantonsrätin Silvia Kamm, Bonstetten, und Kantonsrat Dr. Charles Spillmann, Ottenbach, haben am 3. Juni 1996 folgende Anfrage eingereicht:

An einer Veranstaltung der Arbeitsgruppe autobahnfreies Knonaueramt informierte Regierungsrat Hans Hofmann, dass er beim Bund eine Vorfinanzierung verschiedener Autobahnteilstücke beantragen will.

Dazu bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Autobahnteilstücke möchte die Zürcher Regierung vorfinanziert bekommen?
2. Um wieviel Geld handelt es sich?
3. Mit welchen Zinsen wäre zu rechnen?
4. Wie stellt sich die Regierung die Rückzahlung vor?
5. Aus welchen Mitteln sollen sie zurückbezahlt werden, und in welchem Zeitraum?
6. Kann die Regierung eine solche Vorfinanzierung ohne Kantonsratsbeschluss beschliessen?
7. Tangiert die Rückzahlung der Bundesgelder die notwendigen Unterhalts- und Reparaturarbeiten des bestehenden Strassennetzes?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Silvia Kamm, Bonstetten, und Dr. Charles Spillmann, Ottenbach, wird wie folgt beantwortet:

Der Bau der Westumfahrung Zürich N4/N20 und der N4 im Knonaueramt ist von grosser nationaler und internationaler Bedeutung. Mit diesen Nationalstrassenabschnitten werden die Lücken in den grossräumigen Verbindungen Nord-Süd und West-Ost geschlossen. Den Vorhaben kommt deshalb eine eigentliche Schlüsselstellung zu.

Der Bau der beiden Strecken trägt den vitalen und dringlichen Interessen der Inner-schweizer Kantone an einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung mit dem Wirtschaftsraum Zürich, dem Flughafen Zürich-Kloten sowie der gesamten Nordostschweiz Rechnung. Ebenso wird für die Kantone Aargau, Schaffhausen und Thurgau die Verbindung mit dem Kanton Tessin bzw. mit Italien und mit dem Kanton Graubünden erheblich verbessert. Gleichzeitig bringt der Bau der Westumfahrung Zürich und der N4 im Knonaueramt eine Entlastung der heute vom Durchgangsverkehr stark betroffenen Bevölkerung und beseitigt insbesondere auch die kritische Verkehrssituation im Raume Birmensdorf. Aus all diesen Gründen hat sich der Kanton seit je für eine rasche Realisierung der in Frage stehenden Nationalstrassenabschnitte und um die Einhaltung des 5. langfristigen Bauprogramms des Bundes für die schweizerischen Nationalstrassen eingesetzt.

Die generellen Projekte für die N4/N20 und die N4 im Knonaueramt wurden durch den Bundesrat am 29. Juni 1988 bzw. 15. November 1995 genehmigt. Die letzten hängigen Beschwerden gegen das Ausführungsprojekt der Westumfahrung Zürich, diejenige der Stadt Zürich und die gemeinsamen Beschwerden des Verkehrs-Clubs der Schweiz, des Schweizer Heimatschutzes und des World Wildlife Funds, wurden vom Bundesgericht mit seinen Urteilen vom 3. April 1996 abgewiesen. Die Westumfahrung Zürich ist damit baureif. Nach-

dem nun auch die Genehmigung des Ausführungsprojektes durch das EVED vorliegt, könnte grundsätzlich unverzüglich mit den Bauarbeiten begonnen werden. Somit wäre eine im Sinne des 5. langfristigen Bauprogramms zeitgerechte Vollendung noch vor dem Jahr 2010 möglich.

Beim Bau von Nationalstrassen auf seinem Gebiet hat der Kanton Zürich 20% der Kosten zu tragen. Die Finanzierung dieses Anteils erfolgt über den kantonalen Strassenfonds, der mit dem Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben und dem allgemeinen Anteil des Kantons an den Bundeserträgen aus Treibstoffzoll, Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe gespeist wird. Der Strassenfonds ist heute mit rund 80 Millionen Franken überschuldet. Zur Verbesserung der Situation wurden einschneidende Sparmassnahmen eingeleitet bzw. realisiert (Kürzungen im Staatsstrassenunterhalt, Verzicht auf Neubauvorhaben usw.). Zudem sind in den Jahren 1978, 1985, 1988 und 1992 nicht weniger als vier Anläufe unternommen worden, um die Verkehrsabgaben zu erhöhen. Überdies ist den Stimmberechtigten 1995 ein Antrag auf Einführung einer befristeten Sonderabgabe zur Schliessung der Autobahnlücken im Kanton Zürich unterbreitet worden. All diese Vorlagen scheiterten jedoch in der Volksabstimmung. Eine weitere Vorlage des Regierungsrates wurde 1983 bereits im Kantonsrat abgelehnt. Gegen eine Erhöhung der kantonalen Verkehrsabgaben wurde in jüngerer Zeit immer wieder vorgebracht, dass die Motorfahrzeuglenkerinnen und -lenker von Bundesseite bereits genügend mit Abgaben belastet seien bzw. dort neuen oder erhöhten Abgaben zugestimmt hätten. Zudem verfüge der Bund über umfangreiche zweckgebundene Mittel aus den Treibstoffzollerträgen, die für den Strassenbau eingesetzt werden sollten.

Die schwierige finanzielle Situation beim Strassenfonds ist dadurch weiter verschärft worden, dass in der Verordnung über die Nationalstrassen vom 18. Dezember 1995 der Bundesanteil für Unterhalt und Betrieb von Nationalstrassen von 80% (baulicher Unterhalt) bzw. 70% (betrieblicher Unterhalt und Polizei) auf 42% gekürzt worden ist. Dieser Mittelentzug durch den Bund bedeutet für den Kanton Zürich beinahe eine Verdreifachung der für den baulichen Unterhalt aufzuwendenden Beträge. Daneben besteht derzeit durch die im Bau oder Umbau befindlichen Nationalstrassen N4 (Winterthur-Schaffhausen), N1 (Umfahrung Winterthur) und N11 (Flughafenautobahn, Lärmschutzmassnahmen Überdeckung Opfikon) bereits eine grosse Belastung. Raum für weitere Grossprojekte ist daher kaum mehr gegeben.

In dieser Situation steht die Ausführung der baureifen Westumfahrung Zürich N4/N20 mit dem Uetlibergtunnel an. Zudem dürfte auch die N4 im Knonaueramt (samt Isisbergtunnel) innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre zur Baureife gebracht werden. Für den Kanton Zürich kommt der Bau dieser Nationalstrassenabschnitte einer zusätzlichen Belastung von rund 800 Millionen Franken gleich, die innerhalb der nächsten 10-15 Jahre anfällt. Bei der bestehenden Verschuldung des Strassenfonds übersteigt dies die derzeitigen finanziellen Möglichkeiten des Kantons Zürich bei weitem; das heisst konkret, dass rund 400 Millionen Franken in den nächsten Jahren nicht aufgebracht werden können. Blicke der Kanton Zürich in dieser Situation auf sich allein gestellt, könnten vorerst nur die Umfahrung Birmensdorf (N20.1.4) und die offene Strecke der N4 im Knonaueramt erstellt werden. Die aufwendigen Kernstücke dagegen, der Uetlibergtunnel und der Isisbergtunnel, müssten zeitlich verschoben werden, wodurch sich die Gesamtbauzeit aus heutiger Sicht um mindestens sechs bis zehn Jahre verlängern würde. Dabei gingen nicht nur kostendämpfende Synergieeffekte verloren (solche ergeben sich beispielsweise in der Brunau mit dem SBB-Projekt einer zweiten, unterirdischen Doppelspur Zürich-Thalwil); die derzeit ebenso wichtigen konjunktur- und beschäftigungspolitischen Impulse blieben ebenfalls zu einem erheblichen Teil aus. Eine Etappierung ist aber vor allem deshalb unerwünscht, weil sie den eingangs angesprochenen Verkehrsbedürfnissen nicht Rechnung trägt und bis auf weiteres gravierende Lücken im Nationalstrassennetz bestehen liesse. Dies würde sich insbesondere auch negativ auf die Standortqualität der Wirtschaftsregion Zürich und weiterer Teile der Schweiz auswirken. Zudem wären viele Anwohnerinnen und Anwohner weiterhin vermeidbaren Verkehrsbelastungen ausgesetzt.

Aufgrund der geschilderten Sachlage und gestützt auf Art. 9 des Eidgenössischen Treibstoffzollgesetzes vom 22. März 1985 hat der Regierungsrat mit Schreiben an den Bundesrat vom 3. Juli 1996 das Begehren um Gewährung eines Darlehens von höchstens 400 Millionen Franken aus der Treibstoffzollkasse gestellt. Das Darlehen soll den in den kommenden Jahren nicht gesicherten kantonalen Finanzierungsanteil am Bau des Uetliberg- und des Islisbergtunnels decken. Mit der Darlehensgewährung würde es möglich, den gesamten Bau der Westumfahrung Zürich und der N4 im Knonaueramt an die Hand zu nehmen und die Nationalstrassenabschnitte zügig fertigzustellen. Der Regierungsrat geht davon aus, dass das Darlehen zinslos gewährt wird.

Gemäss § 35 lit. h des Finanzhaushaltgesetzes entscheidet der Regierungsrat über die Aufnahme von langfristigen Mitteln. Es liegt damit in seiner Kompetenz, beim Bund ein langfristiges Darlehen zur Finanzierung von Autobahnen aufzunehmen. Ein Kantonsratsbeschluss ist nicht erforderlich.

Die Rückzahlung der bevorschussten Bundesgelder soll in einem Zeitraum von 10 bis 15 Jahren nach Fertigstellung der Nationalstrassenbauten im Kanton Zürich aus dem Strassenfonds erfolgen. Während für das Jahr 1997 ein Darlehensanteil von knapp 10 Millionen Franken genügen würde, ist in der Folge mit durchschnittlichen Jahrest ranchen von 30 bis 35 Millionen Franken zu rechnen. Die etwa ab dem Jahre 2010 jährlich fälligen Rückzahlungen sind somit betragsmässig begrenzt und entsprechen in etwa den Jahresbetreffnissen der nicht bevorschussten Nationalstrassenbauten von insgesamt 400 Millionen Franken, für die der Kanton während der Bau fertigstellungsphase selbst aufzukommen vermag.

Damit sind die durchschnittlichen Nettoausgaben für Nationalstrassenbauten über das Bau fertigstellungsdatum der N4/N20 hinaus bis zur gänzlichen Rückzahlung der Bundesdarlehen ungefähr konstant. Die Finanzierung der erforderlichen Unterhalts- und Reparaturarbeiten am bestehenden Strassennetz bleibt damit auch in der Zeit nach der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes im Kanton Zürich gewährleistet.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der öffentlichen Bauten und der Finanzen.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi