

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

KR-Nr. 52/2007

Sitzung vom 2. Mai 2007

### **619. Anfrage (Kredit für Baulanderschliessung der Raststätte beim Autobahnanschluss Affoltern a. A./Obfelden)**

Die Kantonsrätinnen Eva Torp, Hedingen, und Monika Spring, Zürich, haben am 12. Februar 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Zu Beginn der Projektierung der Raststätte beim Autobahnanschluss Affoltern a. A./Obfelden lehnte der Regierungsrat das Projekt ab, mit der Begründung, dass kein zwingendes öffentliches Interesse bestehe. Die Autobahnen und Strassen seien genügend mit Tankstellen und Shops versorgt. Unterdessen hat der Regierungsrat einen Kredit von 6 Mio. Franken für die Erschliessung des Baulandes bewilligt. In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welches sind die Gründe, die den Regierungsrat zum Umdenken bewogen haben?
2. Im Tagesanzeiger vom 22. Dezember 2006 konnte man erfahren, dass der Kanton Erträge aus den Konzessionsgebühren erwirtschaften könne. Welcher Art sind diese Konzessionsgebühren und um wie grosse Beträge handelt es sich?
3. Welche Interessen verfolgt der Kanton mit der Teilkostenübernahme der Erschliessung des Baulandes?
4. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, um für ein Projekt Unterstützung aus dem Strassenfonds zu bekommen?
5. Gestützt auf welche gesetzliche Grundlage übernimmt der Kanton die Bürgschaft für die Gebühr, welche die Betreiber der Raststätte für den Unterhalt der Kunstbauten dem Bund bezahlen müssen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Eva Torp, Hedingen, und Monika Spring, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss Art. 4 der Nationalstrassenverordnung vom 18. Dezember 1995 (NSV, SR 725.111) bestimmt der Bund nach Anhören der Kantone die Standorte von Raststätten (so genannte Nebenanlagen). Massgebend für die Bewilligung dieser Nebenanlagen sind gemäss Art. 7 des Bundes-

gesetzes über die Nationalstrasse vom 8. März 1960 (NSG, SR 725.11) und Art. 4 der erwähnten Verordnung die Bedürfnisse des Verkehrs bzw. der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Auf Strassengebiet können Anlagen errichtet werden, die der Abgabe von Treibstoffen sowie der Versorgung, der Verpflegung und der Beherbergung der Strassenbenützerinnen und -benützer dienen. Bei der Beurteilung von deren Bedürfnissen sind die Kapazitäten bestehender Raststätten einzubeziehen. Die gestützt auf Art. 4 NSV zur Stellungnahme eingeladenen Nachbarkantone haben sich zur geplanten Raststätte Knonaueramt zustimmend geäußert.

Der Kanton kommt in der Regel für die Aufwendungen für den Landerwerb und die Erschliessungskosten auf, während Bau und Betrieb solcher Nebenanlagen den Privaten obliegen. Folglich finden Gespräche und Verhandlungen im Hinblick auf mögliche Raststätten und Standorte regelmässig schon im Vorfeld statt.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat dem Projekt für die Raststätte am 11. April 2005 zugestimmt unter der Bedingung, dass dem ASTRA der Konzessionsentwurf, in dem der Unterhalt, der Betrieb, die Erstellung der Kunstbauten und weitere Punkte geregelt werden, zur Stellungnahme einzureichen sei. Die komplexen Verfahren und aufwendigen Verhandlungen beanspruchten viel Zeit. Der Bund erteilte am 3. April 2006 die Plangenehmigungsverfügung für den Bau einer Raststätte im Anschluss Affoltern a. A. als Nebenanlage. Im September 2006 stimmte das ASTRA dem Konzessionsentwurf zu. Mit Beschluss vom 13. Dezember 2006 hat der Regierungsrat die Grundzüge der Konzession genehmigt und die Volkswirtschaftsdirektion ermächtigt, die Konzession auf dieser Grundlage bei Vorliegen aller Unterlagen zu erteilen.

Zu Frage 1:

Beim Regierungsrat hat kein «Umdenken» stattgefunden. Schon das ursprüngliche Projekt der N4 von 1976 sah im Raum Bonstetten eine Raststätte vor. Diese wurde durch die neue Linienführung mit dem Isisbergtunnel jedoch hinfällig. 2003 stellte die Interessengemeinschaft «IG Raststätte Knonaueramt» der Baudirektion ein Gesuch um Erteilung einer Konzession für eine Raststätte beim Anschluss Affoltern a. A. Die Baudirektion hat in der Folge externe Fachleute mit einer Beurteilung des Vorhabens in wirtschaftlicher Hinsicht und einer Plausibilisierung des Projekts beauftragt. Die Fachleute bewerteten die Machbarkeit der Raststätte N4 positiv. Daraufhin leitete die Baudirektion beim Bund das förmliche Genehmigungsverfahren ein. Unter der Volkswirtschaftsdirektion wurde schliesslich der Konzessionsentwurf ausgearbeitet.

Zu Frage 2:

Gestützt auf das erwähnte externe Gutachten kann nach einer Anlaufphase von zwei bis drei Jahren mit Konzessionsabgaben gerechnet werden, die einer Rendite von rund 10% des vom Kanton investierten Kapitals entsprechen. Die Konzessionsgebühren werden auf Grund des Umsatzes des Restaurationsbetriebs und der Nebenbetriebe sowie auf Grund der verkauften Treibstoffmengen berechnet.

Zu Frage 3:

Mit der Erteilung der Konzession wird der Konzessionärin unter anderem das Recht eingeräumt, ein selbstständiges und dauerndes Bau-recht im Sinne von Art. 655 Abs. 2 Ziff. 2 des Schweizerischen Zivil-gesetzbuches vom 10. Dezember 1907 (ZGB, SR. 210) im Grundbuch einzutragen. Das Eigentum am Grundstück verbleibt somit beim Kan-ton. Das Eigentum der Nebenanlagen im Sinne von Art. 7 NSG bleibt auch nach Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) bei den Kantonen (Art. 8 Abs. 2 NSG).

Es entspricht der Praxis, dass der Kanton bei Baurechtsvergaben die Hälfte der Groberschliessungskosten übernimmt, weil er Eigentümer des Grundstücks bleibt und nach Ablauf der Baurechtsdauer auch von der Groberschliessung profitiert. Neben den Einnahmen durch die Konzessionsgebühren verfolgt der Kanton u. a. das Interesse, durch die Sicherstellung der Verfügbarkeit von Verpflegung und Treibstoff in unmittelbarer Nähe zur Autobahn entsprechenden Ausweichverkehr in die umliegenden Gemeinden zu vermeiden. Durch diese erhöhte Attraktivität der Autobahn wird die mit dem Bau der Autobahn auch verfolgte Entlastungswirkung für das untergeordnete Strassennetz gefördert. Schliesslich werden mit der Konzessionserteilung an die Raststätte auch volkswirtschaftliche Interessen verfolgt, indem Arbeits-plätze geschaffen und dem lokalen Gewerbe zusätzliche Absatzmög-lichkeiten verschafft werden, was dem Kanton in Form von Steuererträ- gen zugute kommt.

Zu Frage 4:

Beim vorliegenden Kredit handelt es sich um eine wertvermehrende Investition in ein Grundstück des Strassenfonds. Erste Voraussetzung für die Bewilligung eines solchen Kredits ist somit, dass es sich um ein Grundstück des Strassenfonds handelt. Weiter müssen für einen Kredit an die Erschliessungskosten des Baulands kumulativ folgende Kriterien erfüllt sein:

- das Grundstück wird im Baurecht abgegeben,
- es ist keine Groberschliessung vorhanden,
- der auf dem Grundstück geplante Betrieb liegt im Interesse des Kantons.

Zu Frage 5:

Die Betreiber der Raststätte müssen dem Bund für den Brückenunterhalt und die Erneuerung jährlich eine Gebühr von 1,5% der Erstellungskosten leisten. Der Bund hat verlangt, dass der Kanton solidarisch für diese Verpflichtung der Konzessionärin haftet. Es handelt sich daher um eine so genannte Eventualverpflichtung. Der Kanton wird durch die Konzessionsgebühr u. a. auch für diese Leistung entschädigt.

Im Verhältnis zur Konzessionserteilung handelt es sich bei der Bürgschaft um eine Nebenpflicht des Kantons; die Rechtsgrundlage zum Abschluss der Konzession und zur Eingehung der damit erforderlichen Verpflichtungen bildet § 13 des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz vom 24. März 1963 (EG NSG, LS 722.2).

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**