

Sitzung vom 19. Juni 2002

973. Dringliche Anfrage (Gleichbehandlung von ÖV- und Strassenbau-Projekten)

Die Kantonsräte Adrian Bergmann, Meilen, Hans Frei, Regensdorf, und Hans-Heinrich Heusser, Seegräben, haben am 27. Mai 2002 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Die beiden Vorlagen Oberlandautobahn und Glattalbahn werden gegenwärtig durch die Kommissionen (KPB und KEVU) geprüft. Dabei und auch generell kann festgestellt werden, dass Projekte des öffentlichen Verkehrs durch die Regierung und von Teilen des Kantonsrates erstaunlich zügig finanziert, gefördert und begleitet werden. Im Gegensatz dazu werden Projekte des motorisierten Individualverkehrs verzögert oder sogar mit allen Mitteln bekämpft und verhindert.

Die Verkehrsmisere mit Stau- und Unfallfolgen (auch Todesopfern) im Oberland und auf der Nordumfahrung verlangen ein unkonventionelles Vorgehen, indem diese wichtigen Projekte der «Dringlichkeit» einer Glattalbahn gleichzustellen sind.

Gemäss Vorlage des Regierungsrates betragen die veranschlagten Baukosten der Zürcher Oberlandautobahn 950 Millionen Franken. Die Grösse und die Notwendigkeit dieses Vorhabens machen deutlich, dass eine Unterstützung durch den Bund eigentlich gegeben wäre. Insofern auch, da der Bund die Bedeutung dieser Strassenverbindung bereits anerkannt hat, als er den Bau der Fortsetzung auf St.Galler Boden mit finanziellen Mitteln unterstützt hat.

Beim Bau einer dritten Gubiströhre ermöglichen verschiedene Rahmenbedingungen eine zügige Realisation, da ja die Geologie bekannt ist, der Landerwerb im Tunnel entfällt und die Tunnelzufahrten während des Tunnelvortriebs (von zwei Seiten) realisiert werden können.

1. Ist der Regierungsrat bereit, die Projekte Gubristtunnel, Zürcher Oberlandautobahn und Glattalbahn mit gleicher Dringlichkeit zu realisieren?
2. Welche Massnahmen trifft der Regierungsrat, um einen gleichzeitigen Baubeginn der drei Projekte sicherzustellen?
3. Was hat der Regierungsrat unternommen, damit der Bund die Realisierung der Zürcher Oberlandautobahn finanziell unterstützt?
4. Welche Schritte leitet er bereits heute ein, um die Realisierungsdauer beim Gubristtunnel zu verkürzen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Adrian Bergmann, Meilen, Hans Frei, Regensdorf, und Hans-Heinrich Heusser, Seegräben, wird wie folgt beantwortet:

Bei allen angesprochenen Objekten sind die jeweils erforderlichen Schritte für die Realisierung eingeleitet. Die Objekte befinden sich jedoch in unterschiedlichen Planungs- bzw. Projektierungsphasen. Es ist auf sie auch unterschiedliches Verfahrensrecht anwendbar, das die Zuständigkeiten verschieden regelt.

Bei der Stadtbahn liegt bereits das Bauprojekt vor, das im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens aufgelegt worden ist und anschliessend mit den eingehenden Einsprachen vom Bund zu behandeln und zu beurteilen ist. Genehmigungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr. Nach rechtskräftiger Genehmigung und gesicherter Finanzierung kann mit der Bauausführung begonnen werden.

Für die Zürcher Oberlandautobahn ist erst ein generelles Projekt vorhanden, gestützt auf das der Regierungsrat dem Kantonsrat am 19. Dezember 2001 einen Antrag für die Bewilligung eines Objektkredits unterbreitet hat, der derzeit durch die KPB beraten wird. Anschliessend ist das Ausführungsprojekt nach kantonalem Strassengesetz zu erstellen und die Planaufgabe durchzuführen. Mit der Bauausführung ist nicht vor 2007 zu rechnen.

In Bezug auf den Gubristtunnel wurde der «Antrag um Zustimmung zur Ausarbeitung eines generellen Projektes nach Nationalstrassenverordnung» dem Bundesamt für Strassen im April 2002 eingereicht. Eine Antwort steht derzeit noch aus.

Es werden alle Projekte mit hoher Dringlichkeit behandelt, jedoch ergeben sich sowohl aus dem aktuellen Verfahrensstand, aus dem jeweils anwendbaren Recht mit den verschiedenen geregelten Zuständigkeiten wie auch aus der Art und Möglichkeit der Finanzierung zwingend unterschiedliche Realisierungsabläufe und -zeiträume. Ein gleichzeitiger Baubeginn ist deshalb weder möglich noch zweckmässig. Die Glattalbahn ist von der Finanzierung her alleinige Sache des Kantons, das Verfahren jedoch ist eidgenössisch geregelt; die Oberlandautobahn ist nach heutiger Rechtslage sowohl von der Finanzierung wie auch vom Verfahren her Sache des Kantons, bei Aufnahme in den «Sachplan Strasse» des Bundes hingegen kommen das Plangenehmigungsverfahren des Nationalstrassenrechts und der dort geregelte Finanzierungsschlüssel zur Anwendung. Beim Gubristtunnel ist zum Vornherein das Nationalstrassenrecht mit der entsprechenden Finanzierungsregelung anwendbar. Bei einem gleichzeitigen Baubeginn wäre im Übrigen infolge der sich ergebenden Kumulation mit Kapazitätsproblemen und mit erhöhten Preisen zu rechnen.

Um eine (Mit-)Finanzierung des Bundes bei der Realisierung der Oberlandautobahn zu erreichen, hat der Regierungsrat diese Strasse beim Bund zur Aufnahme in den sich in Bearbeitung befindenden «Sachplan Strasse» gemeldet; sie ist denn auch in den ersten Entwürfen zu diesem Sachplan im Grundnetz enthalten.

Um die Realisierungsdauer beim Gubristtunnel möglichst gering zu halten, wurden und werden im Rahmen der laufenden und in nächster Zeit abzuschliessenden Zweckmässigkeitsbeurteilung wesentliche Grundlagen erarbeitet, die den Zeitaufwand für die Erstellung des generellen Projekts verkürzen dürften.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi