

Sitzung vom 5. Juli 2006

**975. Dringliche Anfrage (Autobahnzubringer Obfelden–Ottenbach)**

Die Kantonsrätinnen Lisette Müller-Jaag, Knonau, und Eva Torp, Hedingen, sowie Kantonsrat Jürg Leuthold, Aeugst a.A., haben am 12. Juni 2006 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Ursprünglich war der Zubringer Obfelden–Ottenbach als Nebenanlage der Autobahn A4 durchs Knonaueramt geplant. Aus unerfindlichen Gründen ist er offenbar zwischenzeitlich gestrichen worden. In der vom Regierungsrat im Herbst 2004 genehmigten Netzstrategie Knonaueramt ist die Umfahrung Obfelden–Ottenbach nun wieder enthalten.

Wir ersuchen den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann und mit welcher Begründung wurde der Zubringer aus dem Projekt gestrichen? Wo, wann und an wen wurde dies kommuniziert?
2. Auf welchen Verkehrsprognosen basierte der Entscheid?
3. Neuere Verkehrsprognosen zeigen, dass das bestehende Strassennetz den zu erwartenden Mehrverkehr bei Weitem nicht aufnehmen kann. Warum wurden Bau und Betrieb des Zubringers nicht unter die vom Bund mit gebundenen Mitteln zu finanzierenden flankierenden Massnahmen aufgenommen?
4. Wie hoch sind die durch den Bund tatsächlich gesprochenen Beiträge, und wer trägt die verbleibenden Kosten?
5. Ist der Regierungsrat bereit, die früher skizzierte Tunnelvariante ernsthaft in die Betrachtungen einzubeziehen und, sofern die Finanzierung jetzt möglich ist, diese zu bevorzugen?
6. Wann gedenkt der Regierungsrat den definitiven Variantenentscheid zu fällen?

Begründung der Dringlichkeit:

Am Ende dieses Jahrzehnts wird die A4 durch das Knonaueramt dem Verkehr übergeben. Die optimale Lösung sollte bis dahin ebenfalls bereit sein, und die betroffenen Gemeinden Obfelden und Ottenbach rechnen damit, dass auf diesen Zeitpunkt die Umfahrung ihrer Dörfer erstellt ist. Rasche und klare Entscheide sind unumgänglich.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Lisette Müller-Jaag, Knonau, Eva Torp, Hedingen, und Jürg Leuthold, Aeugst a. A., wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Bundesrat genehmigte am 15. November 1995 das generelle Projekt der Nationalstrasse N 4, Abschnitt «Gemeindegrenze Knonau/Mettmenstetten–Uetliberg West», Teilabschnitt «Anschluss Affoltern a. A.–Fildern». Im gleichen Beschluss entschied er, dass die Zufahrtsstrasse Affoltern a. A. West in Obfelden und die Umfahrung von Ottenbach nicht Bestandteil des Nationalstrassenprojekts seien und dass die Nationalstrasse sich nicht an deren Finanzierung beteiligen werde. Diesen Beschluss teilte die Schweizerische Bundeskanzlei dem Regierungsrat mit Schreiben vom 15. November 1995 mit. Es ist davon auszugehen, dass die betroffenen Gemeinden und alle interessierten Kreise von diesem Entscheid des Bundesrates rasch Kenntnis erhielten. Mit Beschluss vom 28. Januar 1998 stimmte der Regierungsrat dem bereinigten Ausführungsprojekt für die Fertigstellungsarbeiten des Nationalstrassenabschnittes N 4.1.7, Kantonsgrenze Zug bis Knonau, zu. In diesem Beschluss trat er auf die Einsprachen der Gemeinden Obfelden und Ottenbach nicht ein, soweit diese beantragten, es seien die Umfahrung Ottenbach mit Anschluss an die Verbindungsstrasse Ottenbach–Muri sowie die Zufahrtsstrasse Affoltern West in Obfelden (Muristrasse) in das Projekt der Nationalstrasse im Knonaueramt als Zufahrtsstrasse (Anschluss) einzubeziehen. Der Regierungsrat verwies zur Begründung auf den zitierten Genehmigungsbeschluss des Bundesrates zum generellen Projekt, an dessen Vorgaben er gebunden sei. Zu weiteren Anträgen der Gemeinden wurde erwogen, die Eröffnung der N 4 führe in der Gemeinde Obfelden unbestritten zu Mehrverkehr. Insbesondere die Muristrasse im Dorfteil Bickwil, aber auch die Dorfstrasse würden verkehrs- und lärmässig stärker belastet werden. Allfällige erforderliche bauliche Massnahmen würden in Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden untersucht und die entsprechenden Projekte in einem separaten Verfahren öffentlich aufgelegt. Am 28. September 1998 fand eine Besprechung zwischen Vertretern des kantonalen Tiefbauamts und der Gemeinden Ottenbach und Obfelden sowie der IG N 4.1.6 statt, an der das weitere Vorgehen und die ersten Planungsschritte für die Zufahrtsstrassen Ottenbach/Obfelden erörtert wurden.

Zu Frage 2:

Der Entscheid des Bundesrates erfolgte auf der Projektstufe «generelles Projekt» gemäss Nationalstrassenrecht. Auf dieser Stufe lag auch der Bericht zur Umweltverträglichkeit (UVB) Hauptuntersuchung zum generellen Projekt (UVP 2. Stufe) und die Voruntersuchung zum Ausführungsprojekt (UVP 3. Stufe) mit dem Teilbericht Lärm (datiert vom August 1992) vor. Demgemäss wurde die Verkehrsprognose für den UVB (Zustände 2005 und 2010) auf der Grundlage von Zähl­daten 1991 ermittelt.

Zu Frage 3:

Der Kanton Zürich war nach dem negativen Entscheid des Bundesrates bestrebt, mindestens eine Mitfinanzierung des Zubringers Obfelden–Ottenbach im Rahmen von flankierenden Massnahmen durch den Bund zu erreichen. Hierfür waren zusätzliche Grundlagen und Untersuchungen erforderlich, mit denen aufgezeigt werden konnte, dass in diesen Gemeinden die erwartete Verkehrszunahme mit der bestehenden Infrastruktur nicht bewältigt werden kann. Mit Beschluss vom 29. September 2004 stimmte der Regierungsrat dem Konzept «Regionale Netzstrategie Knonaueramt und Flankierende Massnahmen N4.1.6» zu und erteilte den Auftrag, für die Umfahrungslösung Ottenbach–Obfelden–Bickwil ausserhalb des Projekts N4.1.6 das erweiterte generelle Projekt mit UVP-Voruntersuchung zu erarbeiten. Bei seinem Beschluss stützte er sich auf eine besondere Untersuchung des Raumes Obfelden/Ottenbach. Grundlage bildeten der Bericht «Netzstrategie» vom 28. November 2003 und die «Zweckmässigkeitsbeurteilung Obfelden/Ottenbach» vom 24. November 2003. Die vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) vorgesehenen Beiträge an die flankierenden Massnahmen auch im Bereich Obfelden/Ottenbach sind das Ergebnis langwieriger Verhandlungen zwischen dem Kanton Zürich und dem ASTRA.

Zu Frage 4:

Die Kostenschätzung für eine Umfahrungslösung beläuft sich auf rund 31 Mio. Franken.

Ein grober Kostenteiler sieht wie folgt aus:

25 Mio. Franken zu Lasten der Nationalstrassenrechnung (80% Bund = 20 Mio. Franken, 20% Kanton Zürich = 5 Mio. Franken).

6 Mio. Franken zu Lasten des Kantons Zürich (Kostenteiler­vorschlag: Kanton Zürich  $\frac{2}{3}$ , Gemeinden  $\frac{1}{3}$ ).

Der endgültige Kostenteiler lässt sich erst anhand der Bauprojekte bestimmen.

Zu Frage 5:

Der Regierungsrat ist bereit, zusätzlich eine Tunnelvariante zum Vorprojekt mit UVB-Voruntersuchung ausarbeiten zu lassen und den Variantenentscheid unter Einbezug einer solchen Linienführung und der Finanzierungsmöglichkeiten zu treffen.

Zu Frage 6:

Gemäss derzeitigem grobem Terminprogramm sollten die für den Entscheid erforderlichen Projektunterlagen (Vorprojekt, UVB-Voruntersuchung und Variantenvergleich) bis Ende Oktober 2006 vorliegen. Anschliessend werden die Stellungnahmen der Fachstellen eingeholt und ausgewertet. Der Variantenentscheid durch den Regierungsrat kann voraussichtlich gegen Ende 2006 erfolgen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**