Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 325/2013

Sitzung vom 27. November 2013

1331. Dringliche Anfrage (Auswirkungen der möglichen Vignettenpreiserhöhung auf den Kanton Zürich)

Die Kantonsräte Bruno Amacker, Zürich, und Thomas Vogel, Illnau-Effretikon, haben am 28. Oktober 2013 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Im Rahmen der Abstimmung über die Erhöhung des Vignettenpreises hat die Konferenz der kantonalen Baudirektoren schon mehrfach betont, dass ohne diese Preisanpassungen verschiedene Bauvorhaben in den Kantonen massiv verzögert oder gar nicht gebaut werden.

Mit dieser schriftlichen Anfrage erhoffen wir uns vom Regierungsrat Klarheit zu den konkreten Auswirkungen auf unseren Kanton vor dem Hintergrund, dass der Bund bereits heute davon ausgeht, in den nächsten 20 Jahren nur die Hälfte der von den Kantonen geplanten Projekte realisieren zu können.

Der Bundesrat verspricht im Abstimmungsbüchlein, dass die Einnahmen aus der Vignette beim Bund zu 100 Prozent der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zufliessen sollen. Einzelne Kantone haben aber bereits öffentlich erklärt, dass die finanziellen Entlastungen und die zusätzlichen Einnahmen aus der Vignettenpreiserhöhung zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden sollen. Für die Meinungsbildung ist es für den Stimmbürger unseres Kantons von Bedeutung, dass bei der Mittelverwendung auch auf kantonaler Ebene Transparenz geschaffen wird.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche wären im Falle der Gutheissung des Vignettengesetzes die konkreten Auswirkungen auf die Vollendung der Oberlandautobahn?
2. Wird der Bau der Glatttalautobahn mit den Vignetten-Mehreinnahmen finanziert? Wenn nicht, welche Garantien gibt es, dass dieses wichtige Vorhaben dereinst finanziert und realisiert wird?
3. Werden die Vignetten-Mehreinnahmen auch dazu verwendet werden, die volkswirtschaftlich schädliche Stausituation auf dem heutigen Zürcher Autobahnnetz zu bekämpfen?

4. Welchen Mehrwert hätte eine Vignettenpreis-Erhöhung für den Kanton Zürich auf der einen Seite (beispielsweise im Sinne einer Entlastung für übernommene Strassen und Zusatzbeiträge des Bundes), und welche Mehrkosten für die Zürcher Bürger stünden der Erhöhung auf der anderen Seite gegenüber?
5. Die parlamentarische Initiative Müri «Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz» würde die Möglichkeit eröffnen, den Netzbeschluss auch ohne die Erhöhung des Vignettenpreises in Kraft zu setzen. Könnte sich der Regierungsrat im Falle eines negativen Volksentscheides zur Vignettenpreis-Erhöhung vorstellen, Schritte im Sinne des Vorstosses Müri zu unterstützen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Bruno Amacker, Zürich, und Thomas Vogel, Illnau-Effretikon, wird wie folgt beantwortet.

Mit dem neuen Netzbeschluss hat der Bund entschieden, 383 km bestehender kantonaler Strecken neu ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Zudem werden zur Beseitigung von Engpässen im bestehenden Netz zwei Netzergänzungen aufgenommen (Morges/Lausanne und Glattalautobahn). Damit schafft er sich die Grundlage, die Abschnitte auszubauen. Im Fall der Lückenschliessung der Oberlandautobahn kann er hierzu auf die vom Kanton erarbeitete Variantenstudie zurückgreifen. Aufgrund der Ablehnung der Vignettenpreiserhöhung durch die Stimmbevölkerung am 24. November 2013 ist die Finanzierung der Netzanpassung einstweilen nicht gesichert, weshalb die Inkraftsetzung des neuen Netzbeschlusses nicht erfolgen kann. Das Parlament hat diese Verknüpfung ausdrücklich beschlossen, um zu verhindern, dass dem Bund Strecken übertragen werden, die nicht finanziert sind.

Zu Frage 1:

Die Oberlandautobahn (Verbindung Brüttiseller-Kreuz/A1–Uster–Hinwil–Rapperswil–Reichenburg/A3) ist zur Aufnahme in das Nationalstrassennetz vorgesehen. Durch die Verknüpfung von Netzbeschluss und Finanzierung (Vignettenvorlage) fehlt dem Bund nach der Ablehnung der Erhöhung des Vignettenpreises jedoch die Rechtsgrundlage für die Projektierung des Lückenschlusses auf der Grundlage der vom Kanton erarbeiteten Variantenstudien. Im Fall einer Annahme der Änderung des Nationalstrassenabgabengesetzes wäre die Finanzierung des Vorhabens hingegen gesichert gewesen und der Bund hätte die Projektierung umgehend an die Hand nehmen können.

Zu Frage 2:

Die zu Frage 1 gemachten Aussagen treffen in Bezug auf die planerische Rechtsgrundlage auch für die Glattalautobahn zu. Der Bund kann ohne den angepassten Netzbeschluss dieses dringliche Vorhaben nicht vorantreiben. Der Bund hat schon verschiedentlich die Notwendigkeit dieser Netzergänzung betont. Auch hat er dazu eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt und damit seine Absicht bekundet, den Engpass auf der A1 im Raum Zürich Nord zu beseitigen. Eine Garantie, dass der Bund das Vorhaben zu gegebener Zeit finanziert, gibt es nicht.

Zu Frage 3:

Die meisten Überlastungen auf dem Nationalstrassennetz im Kanton Zürich treten auf der A1/Nordumfahrung Zürich auf. Die Behebung dieses Engpasses ist weit fortgeschritten. Die Plangenehmigung für den 6-Spur-Ausbau mit einer dritten Tunnelröhre durch den Gubrist ist wegen laufender Rechtsmittelverfahren noch nicht rechtskräftig. Hingegen ist die Finanzierung des Ausbaus sichergestellt: Am 21. September 2010 bewilligte die Bundesversammlung die für den Ausbau erforderlichen Mittel zulasten des Infrastrukturfonds. Mehreinnahmen aus der Erhöhung des Vignettenpreises waren hierfür nicht vorgesehen. Sie sind aber auch nicht nötig.

Zu Frage 4:

Die Übernahme der genannten Strassen durch den Bund hätte den Kanton um rund 3 bis 4 Mio. Franken pro Jahr beim betrieblichen Unterhalt entlastet. Ferner stehen in den nächsten Jahren absehbare bauliche Unterhaltsmassnahmen von rund 40 Mio. Franken an, von denen der Kanton im Falle der Annahme der Vignettenpreis-Erhöhung ebenfalls entlastet worden wäre. Dem hätten gewisse Mindereinnahmen des Kantons gegenübergestanden, weil der Bund für die Netzanpassung Beiträge an die Kantone im Gesamtumfang von 30 Mio. Franken pro Jahr kompensiert hätte. Zudem wären die betroffenen Strassen entschädigungslos dem Bund abgetreten worden. Daraus hätte sich für den Kanton Zürich ein einmaliger Abschreibungsaufwand von rund 43 Mio. Franken ergeben.

Für die Einwohnerinnen und Einwohner bzw. die Automobilistinnen und Automobilisten des Kantons Zürich hätte sich durch die Vignettenpreis-Erhöhung keine weitere finanzielle Belastung ergeben. Indes ist auch eine Senkung der Verkehrsabgaben angesichts verschiedener teurer Strassenprojekte, die sich in Planung befinden, nicht möglich.

Zu Frage 5:

Mit der Inkraftsetzung des Bundesbeschlusses über die Anpassung des Nationalstrassennetzes würde der Bund über die Rechtsgrundlage verfügen, um die Ausbauvorhaben zu projektieren. Ihm würden allerdings weiterhin die Mittel fehlen, um diese Vorhaben zu finanzieren. Aufgrund des ablehnenden Entscheids der Schweizer Stimmberechtigten nimmt der Regierungsrat nun mit den zuständigen Stellen des Bundes Kontakt auf, um das weitere Vorgehen zu erörtern. Die gesonderte Inkraftsetzung des Bundesbeschlusses über die Anpassung des Nationalstrassennetzes ist dabei eine zu prüfende Möglichkeit.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi