

**2943. Strassen. Bauprogramm des Bundes.** A. Am 31. März 1942 erstattete eine vom eidgenössischen Oberbauinspektorat ins Leben gerufene Fachkommission dem eidg. Departement des Innern einen Bericht über den Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes im Umfange von 1714 km (ohne Alpenstrassen) mit einer Kostensumme von rund 540 Mio Franken. Dabei war gemäss Bundesratsbeschluss vom 29. Juli 1942 über die Regelung der Arbeitsbeschaffung in der Kriegskrisenzeit vorgesehen, diesen Strassenausbau, nach Dringlichkeit in drei Etappen unterteilt, als Arbeitsbeschaffungsmassnahme bei der auf Kriegsende erwarteten Arbeitslosigkeit auszulösen. Diese Arbeitslosigkeit trat dann aber nicht ein. Die Kantone erhielten nach wie vor einen proportional der Strassenlänge und den Ausgaben bemessenen Beitrag aus dem hiefür bestimmten sogenannten Benzin-zollviertel gemäss Bundesbeschluss vom 21. September 1928. Für den Kanton Zürich betrug dieser Anteil bisher:

1943* minimal	Fr. 152 245
1949* maximal	Fr. 1 342 329

\* Rechnungsjahr, der Betrag wurde dem Kanton im folgenden Jahr ausgerichtet.

B. Die unerwartete, rapide Zunahme der Motorfahrzeuge und damit des motorisierten Verkehrs nach Kriegsende liess es trotz der langandauernden Konjunktur in Gewerbe und Industrie nicht mehr zu, mit dem dadurch dringlich gewordenen Ausbau des Strassennetzes bis zum Eintritt einer allfälligen Arbeitslosigkeit zuzuwarten, um gestützt darauf den Kantonen bei dieser grossen Aufgabe durch Ausrichtung von Bundesbeiträgen aus Arbeitsbeschaffungskrediten zu helfen. Langwierige Verhandlungen der interessierten Verbände mit den eidgenössischen und kantonalen Behörden und in der Bundesversammlung führten dann in Verbindung mit der Finanzordnung des Bundes für die Jahre 1950—54 (Bundesbeschlüsse vom 21. Dezember 1949 und 29. September 1950) und der Verteilung der Benzin-zollhälfte (Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1950) zum Bundesratsbeschluss vom 27. Juli 1951 über den Ausbau des schweizerischen Strassennetzes mit vorläufiger Geltung für die Jahre 1950—52.

Gegenüber dem Programm von 1942/43 für den Ausbau der Hauptstrassen als Arbeitsbeschaffungsmassnahme enthält die Neuordnung folgende Aenderungen:

a) Neben dem ersten Alpenstrassenprogramm von 1937 samt Ergänzungsprogramm von 1944 und Ueberbrückungsprogramm von 1948 wurde im Rahmen der Neuordnung ein weiteres Programm mit total 1565 km Strassen aufgestellt.

b) Das Talstrassenprogramm von 1942 wurde auf 2116 km ausgedehnt, woran der Kanton Zürich mit folgenden Strassen partizipiert:

Hauptstrasse Nr. 1, Genf-Bern-Zürich-Konstanz	
HVS. K Reppischhof-Dietikon (HVS. C)	4,6 km
HVS. A Zürich-Winterthur (nur als Autostrasse)	11,9 km
HVS. H Winterthur-Frauenfeld	5,7 km



Hauptstrasse Nr. 3, Basel-Zürich-Chur	
HVS. C Dietikon-Zürich	6,5 km
HVS. E Zürich-Richterswil	20,9 km
Hauptstrasse Nr. 4, Zürich-Zug	
HVS. D Sihltalstrasse, neu, vorläufig	15,1 km
An Stelle der Autostrasse Zürich-Knonaueramt-Zug-Luzern	
Hauptstrasse Nr. 15, Winterthur-Schaffhausen	
HVS. J	26,0 km
Hauptstrasse Nr. 17, Zürich-Rapperswil	
neu HVS. F	24,3 km

c) Statt des bisherigen Benzinzollviertels wird nun auf Grund des Bundesbeschlusses vom 21. Dezember 1950 die Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke den Kantonen für den Ausbau der Hauptstrassen zur Verfügung gestellt. Hievon werden 40% wie der bisherige Benzinzollviertel verteilt. Bei Fr. 47 590 421 Nettoeinnahmen ergab dies pro 1950 für den Kanton Zürich Fr. 1 682 863, d. h. rund 9% der Gesamtausgaben des Kantons für das Strassenwesen.

20% werden finanzschwachen Bergkantonen an die Kosten des Strassenausbau und -unterhaltes nach einem besonderen Schlüssel ausgerichtet. Je 20% werden objektgebunden den Kantonen als Subventionen an den Ausbau der Alpenstrassen (50—75%) und der Talstrassen (15—50%) ausgerichtet.

Für das Rechnungsjahr 1950 ergeben sich damit folgende Beiträge:

40% bisheriger Benzinzollanteil	Fr. 19 016 169
20% Beiträge an finanzschwache Gebirgskantone	} je Fr. 9 508 084
20% Beiträge an den Alpenstrassen-ausbau	
20% Beiträge an den Talstrassen-ausbau	

Bei aller Anerkennung der grossen Aufgaben der Gebirgskantone im Strassenwesen und ihrer ungünstigen Finanzlage scheint dieser Schlüssel doch allzusehr zu ihren Gunsten aufgestellt worden zu sein, musste doch für den Kanton Obwalden eine zusätzliche Korrektur angebracht werden, damit der Bundesbeitrag nicht höher ausfiel als die effektiven Ausgaben.

C. Auf Grund eines generellen Programmes für die ersten drei Jahre liegen von den Kantonen Anmeldungen von Projekten im Kostenbetrage von Fr. 117 408 100 mit einer Beitragssumme des Bundes von Fr. 51 492 600 für Alpen- und Talstrassen vor. Daran nimmt der Kanton Zürich wie folgt teil:

Hauptstrasse Nr.	Strassenzug und -strecke	Subventions-satz	Bau-volumen Fr.	Bundes-beitrag Fr.
3	Zürich-Chur in Horgen	30%	600 000	180 000
4	Zürich-Zug Sihltalstrasse	20%	2 050 000	410 000
15	Zürich-Schaffhausen Um-fahrung in Andelfingen	40%	1 700 000	680 000
17	Zürich-Rapperswil	25%	1 520 000	380 000
		Total	5 870 000	1 650 000

Hievon sind vom 1. Januar 1950 bis heute einzig für die Sihltalstrasse rund  $\frac{3}{4}$  Mio Franken ausgegeben worden.

An die Subventionswürdigkeit im allgemeinen und an die Ausrichtung von Subventionen im besondern sind erst mit dem Bundesratsbeschluss vom 27. Juli 1951, nachdem bereits die Hälfte der ersten Bau- bzw. Subventionsperiode abgelaufen war, Bedingungen geknüpft worden. Diese stützen sich in wesentlichem Masse auf die Resultate der in den Jahren 1948/49 eidgenössisch durchgeführten Verkehrszählungen, die gegenüber den Annahmen im Bericht 1942 über die Entwicklung des Verkehrs eine erheblich grössere Zunahme der Motorfahrzeuge, nicht aber der Verkehrsintensität ergaben. Dies führt nun zu folgenden Unzukömmlichkeiten:

Auf Grund der immer wiederkehrenden Ermahnungen des Bundes, durch Aufstellung und Baureifgestaltung von Strassenprojekten vorsorgliche Massnahmen zur Bekämpfung einer allfälligen Arbeitslosigkeit zu treffen, wurden in den Kriegs- und den ersten Nachkriegsjahren auch Projekte für den Ausbau von Hauptstrassen, und zwar auf Grund des Berichtes des Oberbauinspektorates vom 31. März 1942 aus-



gearbeitet. Diese wurden einerseits in Anpassung an den im Kanton Zürich schon in den Dreissigerjahren begonnenen Ausbau der Hauptstrassen und andererseits an die damaligen Verkehrsbedürfnisse aufgestellt.

Bei aller Anerkennung der Bestrebungen, den Ausbau der Hauptstrassen dem künftigen Verkehr bestmöglichst anzupassen, haben die reichlich spät herausgegebenen Erwägungen zum Bundesratsbeschluss vom 27. Juli 1951 zur Folge, dass grosse Projekte umgearbeitet werden müssen, was Zeit und Geld kostet. Dies trifft, wie verschiedene Voten anlässlich der Hauptversammlung der schweizerischen Baudirektorenkonferenz am 5./6. Oktober 1951 in Neuenburg ergaben, auch für andere Kantone zu. Als Beispiel sei erwähnt, dass der Bericht des OBI. über den Ausbau der Hauptstrassen auf Grund des künftigen Verkehrs für den Ausbau der beiden Seestrassen bis Horgen bzw. Meilen an sich sicher zu Recht vierspurige Strassen mit Radwegen vorsieht; das ist aber im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse und die bereits ausgebauten Teilstrecken ausgeschlossen. Es sind deshalb aus dieser Erkenntnis schon vor einiger Zeit zur Entlastung der Seestrassen annähernd parallel dazu verlaufende Höhenstrassen geplant. Bevor jedoch die Seestrassen nicht fertig ausgebaut sind, kann an den Bau dieser Höhenstrassen nicht gedacht werden.

Ueberdies sehen Bundesratsbeschluss und Bericht des OBI. gegenüber dem Bericht 1942 in vermehrtem Masse Umfahrungsstrassen und Autostrassen, letztere ausschliesslich dem motorischen Verkehr vorbehalten, als notwendig vor, was auf Grund der Erkenntnisse bei der Projektierung der Fernverkehrsstrasse Zürich-Winterthur nur begrüsst werden kann. Es besteht damit die Möglichkeit, dass z. B. Umfahrungsstrassen höher subventioniert werden, als der Ausbau der bestehenden Dorfdurchfahrt, ganz eventuell fällt letztere für die Subventionierung überhaupt ausser Betracht.

D. Artikel 21 des Bundesratsbeschlusses lädt die Kantonsregierungen ein, sich bis Ende Oktober dieses Jahres darüber auszusprechen, ob sie den Beschluss, soweit er das Gebiet ihres Kantons betrifft, annehmen wollen oder nicht. Mit der Annahme ist gleichzeitig die Erklärung abzugeben, dass unter Vorbehalt von Ziffer 20 (Berücksichtigung der Arbeitsmarktlage) der Ausbau der im Kantonsgebiet einbezogenen Strassen nach Massgabe der unter Ziffer 4 dieses Beschlusses vorgesehenen Zuwendungen möglichst gefördert würde.

In der Erwartung, dass die Finanzierung in bezug auf den Benzinzollanteil auch nach 1954 weiter Gültigkeit haben wird, ansonst die bisherigen Massnahmen Stückwerk bleiben, kann der Bundesratsbeschluss mit gewissen Vorbehalten, die zum Teil bereits angedeutet wurden, angenommen werden.

Auf Antrag der Baudirektion

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Schreiben an den Bundesrat:

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat vom Bundesratsbeschluss vom 27. Juli 1951 über das schweizerische Hauptstrassennetz und Ausbauprogramm 1950/52 Kenntnis genommen. Er stimmt diesem Beschluss und dem Programm grundsätzlich zu, sieht sich aber veranlasst, in Rücksicht auf die besondern Verhältnisse des Kantons Zürich nachfolgende Bemerkungen und Vorbehalte zu machen:

a) Mit Genugtuung stellen wir fest, dass unserm frühern Gesuch um Aufnahme der Sihltalstrasse (HVS. D) und der rechtsufrigen Zürichseestrasse (HVS. F) ins schweizerische Hauptstrassennetz entsprochen wurde. Leider figurirt im Verzeichnis der schweizerischen Hauptstrassen die bestehende Hauptverkehrsstrasse Zürich-Winterthur nicht, obschon gegenwärtig der Kanton sich gezwungen sieht, sie mit einigen Millionen Franken Kosten auszubauen.

b) Die strikte Durchführung der vorgesehenen Richtlinien und Normalien für das schweizerische Hauptstrassennetz wird im Kanton Zürich allerdings auf Schwierigkeiten stossen. In den Dreissigerjahren haben wir den nach damaliger Anschauung grosszügigen Ausbau der in Betracht kommenden Hauptstrassen eingeleitet und seither nach Kräften gefördert. Die linksufrige Seestrasse Zürich-Richterswil konnte bis heute zu 81% und die rechtsufrige Seestrasse Zürich-Rapperswil zu 66% ausgebaut werden; aber dieser Ausbau auf den genannten Strecken entspricht nicht den neuen Normalien. Es wird auch ausserordentlich schwierig sein, in unsern volkreichen Gemeinden am See die Normalien beim Ausbau der Strassen einzuhalten. Das Oberbauinspek-



torat kennt die Schwierigkeiten und wir sind der Ueberzeugung, dass es den besondern Verhältnissen Verständnis entgegenbringen wird und dass bei der Bemessung des Bundesbeitrages an die Baukosten diese besondern Verhältnisse gewürdigt werden.

Schwierigkeiten ergeben sich vor allem für den weitem Ausbau der Sihltalstrasse (HVS. D). Hier ist ein Vollausbau gemäss Normalien und Richtlinien des Bundesprogrammes infolge der topographischen Verhältnisse und der Sihltalbahn auf weiten Strecken gänzlich unmöglich. Der Bau der als Ersatz gedachten neuen Autostrasse Zürich-Cham durchs Knonauseramt muss bekanntlich aus triftigen Gründen verschoben werden, sodass für die nächsten Jahre die Sihltalstrasse ihre ungeschmälerete Bedeutung für den Verkehr Zürich-Innerschweiz beibehält. Der Kanton Zürich sah sich gezwungen, die Engpässe und die Gefahrenstellen sowie die schlecht angelegten Kurven an der Sihltalstrasse nach Möglichkeit zu verbessern. Allein die Korrektur der Sihltalstrasse hat uns bis heute über 2 Millionen Franken gekostet. Es ist uns sehr wohl bekannt, dass durch diese Korrektur die Verkehrsschwierigkeiten nicht ausgeräumt werden konnten, weil die Fahrbahn zwischen dem Geleise der Sihltalbahn und der Sihl streckenweise bloss auf 6.50 m verbreitert werden konnte. Zum Schutze der Fussgänger wurde auf den korrigierten Strecken ein 1,50 m breiter Gehweg erstellt. Jede grosszügige Lösung hätte als Voraussetzung die teilweise Verlegung der Sihltalbahn gehabt. Unter den heutigen Voraussetzungen ist ein Ausbau der Sihltalstrasse auf mehr als zwei Fahrspuren und mit Radwegen unmöglich. Mit Genugtuung konstatieren wir, dass das Oberbauinspektorat diese Verhältnisse gewürdigt hat und dass deshalb eine normale Subventionierung der Kosten des Ausbaues der Sihltalstrasse in Aussicht genommen ist.

c) Die Umfahrung der Dörfer Gross- und Kleinandelfingen (Hauptstrasse Nr. 15, HVS. J) hoffen wir nach den aufgestellten Richtlinien durchführen zu können. Es wird dies aber nur möglich sein, wenn der Bund durch entsprechende Subventionierung den Widerstand der genannten Gemeinden überwinden hilft.

d) Die Kosten für die Anordnung allfälliger militärischer Zerstörungsvorkehrungen an unsern Strassen haben nach unserer Auffassung zu Lasten der Militärausgaben zu gehen. Auf keinen Fall könnten wir uns damit einverstanden erklären, dass solche strassenfremden Lasten auf das Strassenbaukonto verrechnet werden. Wir schliessen uns in diesem Punkt der Stellungnahme anderer Kantone ausdrücklich an.

e) Grundsätzlich sind wir mit Ihnen der Auffassung, dass die Inangriffnahme der Bauarbeiten an Strassen der Arbeitsmarktlage angepasst werden soll. Der Mangel an Arbeitskräften hat uns in den letzten Jahren ohnehin zu grösserer Zurückhaltung gezwungen als wir angesichts der rapiden Zunahme des motorisierten Verkehrs gewünscht haben. Der Strassenausbau im Kanton Zürich konnte in den letzten Jahren nicht so gefördert werden, wie es der Zunahme der Motorfahrzeuge entsprochen hätte. Der Ausbau der Strassen lässt sich aber auch mit Rücksicht auf die Arbeitsmarktlage nicht beliebig hinausschieben. Ob sich ein solcher Aufschub von Arbeiten verkehrstechnisch verantworten lässt, das können nach unserer Auffassung am ehesten die kantonalen Instanzen beurteilen. Auf jeden Fall müssten wir es ablehnen, dass ohne Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse eine Bundesstelle uns bindend und einseitig Weisungen erteilen könnte, nachdem der Kanton den grössern Teil der Kosten des Strassenbaues zu tragen hat.

f) Die im Bundesratsbeschluss unter dem Titel «Projektionierung und Bauausführung» enthaltenen Grundsätze scheinen uns eine viel zu weitgehende Einmischung des Bundes in die kantonale Strassenhoheit anzubahnen. Zum Teil sind diese Grundsätze überflüssig (z. B. 10, 12 und 14) oder sie stellen sogar offenbare Eingriffe in die kantonale Hoheit dar (14, Absatz 3). Wir unterstützen in vollem Umfange die Eingabe, die die schweizerische Baudirektorenkonferenz am 29. Oktober 1951 an Sie gerichtet hat.

Da bis Ende Februar 1952 die noch ausstehenden Projekte für das erste Ausbauprogramm eingereicht und die bereits vorliegenden eventuell noch abgeändert werden müssen, ist die Abklärung über die Möglichkeit der Anwendung der neuen Normalien und Richtlinien für den Ausbau dieser Strassen dringlich.



II. Mitteilung an die Direktionen der Polizei, der Finanzen, der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten.