

9. Investitionsbeiträge des Verkehrsfonds bei Ausbauvorhaben der Bahninfrastruktur

Parlamentarische Initiative Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon), Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten) vom 10. Dezember 2019

KR-Nr. 402/2019

Ordnungsantrag

Hans-Peter Amrein (SVP, Küssnacht, fraktionslos): Ich denke, der Ratspräsident hat nicht recht oder macht es falsch, was er jetzt gerade getan hat. Paragraf 59 des Kantonsratsreglements sagt klar aus: Grundsätzlich ist freie Debatte. Der Ratspräsident hat eingeladen. Es steht nichts, ergo ist freie Debatte. Ich gehe davon aus, dass ich hier Antrag stellen kann. Wenn nicht, dann muss der Ratspräsident jetzt Abstimmung über reduzierte Debatte verlangen.

Ratspräsident Roman Schmid: Der Kantonsratspräsident ist ja nicht der Kantonsratsdiktator und der Kantonsratspräsident hat ja auch nicht immer recht. Nun steht aber im Kantonsratsreglement Paragraf 62, dass parlamentarische Initiativen in reduzierter Debatte geführt werden. Hans-Peter Amrein hat Antrag auf Kurzdebatte gestellt. Über diesen Ordnungsantrag werden wir nun abstimmen.

Abstimmung über den Ordnungsantrag

Für den Ordnungsantrag stimmen 20 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Das Geschäft wird in reduzierter Debatte behandelt.

Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon): Vorab gebe ich Ihnen meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Gemeinderätin in Dietlikon.

Aus Erfahrung weiss ich: Wer sich nicht wie ein wehrloses Opferlamm vom Bund zur Schlachtbank führen lassen will, muss für die Anliegen der Bevölkerung über Jahre hinweg kämpfen, ein Kampf, welcher die kommunalen Finanzkassen arg beutelt. Das jüngste Beispiel zeigt: Die Bevölkerung im Glatttal ist stark vom Ausbau der Brüttenertunnel-Linie betroffen. Die Gemeinden wehren sich seit einer Dekade und konnten glücklicherweise einige Zwischensiege erzielen. Dicht besiedelte Quartiere sollen nicht hinter Betonmassen verschwinden, wichtige Naherholungsgebiete, Landwirtschaftszonen und Wildtierkorridore bleiben erhalten. So sieht es aktuell das revidierte SBB-Projekt vor. Doch vergessen wir nicht: Vor dem vehementen Kampf wollte die SBB respektive das Bundesamt für Verkehr, BAV, lediglich die Minimalvariante umsetzen, mit beschränktem Augenmerk auf Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit und ohne Rücksicht auf die Bedürfnisse der betroffenen Bevölkerung.

Um in solchen Situationen Verhandlungen auf Augenhöhe zu führen, sind rechtliche Expertise und Gutachten unentbehrlich. Doch die Kosten dafür sind erheblich, und nur wenige Gemeinden und Städte können diese finanziell alleine stemmen. Sind Infrastrukturbauten, die auch für Mensch und Umwelt verträglich sind, nur für reiche Gemeinden möglich? Ausserdem ist nicht zu unterschätzen, dass solche übergeordneten Grossbauten zusätzliche Projekte auf kommunaler Ebene auslösen. Stromverteilungen, Wasserleitungen, Kanalisationen, ja ganze Strassenführungen müssen mitunter umgelegt werden. Das alles ist äusserst kostenintensiv und belastet die Gemeindekasse in Übermass.

Und dennoch, bei generationenübergreifenden Projekten darf es nicht um die günstigstmögliche Lösung gehen, sondern um die bestmögliche. Die unmittelbar Betroffenen wissen, wie es vor Ort aussieht; da ist Bern zuweilen weit weg. Für bevölkerungs- und umweltverträgliche Umsetzungen brauchen die Gemeinden Verbündete auf allen Ebenen. Sie benötigen vielfältige Pfeile im Köcher. Mit dieser Initiative sollen Gemeinden die Möglichkeit erhalten, nebst der ideellen und politischen Unterstützung ebensolche monetäre Pfeile beim Kanton zu beantragen, als Ergänzung zum kommunalen Kässeli.

Bitte unterstützen Sie diese parlamentarische Initiative. Ermöglichen Sie bei Bundesvorhaben die Mitfinanzierung von Projektanpassungen, die den Bedürfnissen der Bevölkerung des Kantons Zürich entsprechen. Herzlichen Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Wie wir soeben gehört haben, war der Auslöser zu dieser parlamentarischen Initiative der berechtigte Widerstand der Gemeinden Dietlikon und Wallisellen gegen die ursprünglich vorgesehene Variante zur Erschliessung des Brüttenertunnel mit einem Viadukt durch die Wohnquartiere. Mit dem Entscheid des Bundesamtes für Verkehr, das fragliche Stück unterirdisch auszuführen, wurde letzten Sommer eine für alle Seiten erfreuliche Lösung gefunden. Entscheidend daran ist, dass die dadurch entstehenden Mehrkosten im Sinne des FABI-Beschlusses (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*) eben auch vom Bund getragen werden. Die jährlichen Beiträge des Kantons in den Bahninfrastrukturfonds (*BIF*) von über 130 Millionen Franken jährlich müssen eben auch für solche Projektverbesserungen eingesetzt werden können. Die Zeiten der Vorfinanzierung von Bahnprojekten sind seit FABI Geschichte. Vielmehr geht es darum, mit dem Bund im Interesse der Zürcher Bevölkerung zu verhandeln, damit am Ende eine lokal gut abgestützte Projektierung vorliegt und auch langwierige Rechtshändel damit vermieden werden können. Das ist am Beispiel der Zufahrt zum Brüttenertunnel vorbildlich gelungen und soll auch für künftige Anliegen wegweisend sein. Ein neues Finanzierungsgefäss aus dem Verkehrsfonds lehnen wir ab und damit auch die vorliegende PI. Ich danke Ihnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): In der SP haben wir gerne über diese parlamentarische Initiative diskutiert und wir haben gerne Ruedi Lais beauftragt, diese mitzuunterzeichnen. Da er leider heute nicht hier sein kann, übernehme ich dieses Votum.

Für uns ist es eigentlich eine Selbstverständlichkeit, dass Projekte siedlungs- und landschaftsverträglich geplant werden müssen. Darum wird die SP selbstverständlich diese PI unterstützen. Wir brauchen die Flexibilität, wir müssen so reagieren können, damit wir, falls der Bund einmal nicht so reagiert, wie er jetzt reagiert hat, wirklich saubere Lösungen für unsere Bevölkerung organisieren können. Denn das ist nicht nur ein Kirchturmvorstoss aus Dietlikon, nein, das ist ein Beispiel für viele andere Projekte, die wir heute bereits haben oder in Zukunft vor allem haben werden. Natürlich freuen auch wir uns, dass der Bund jetzt eingelenkt hat und für Dietlikon eine gute Lösung gefunden werden konnte, aber das ist leider nicht immer der Fall. Es existieren hier in diesem Kanton Situationen, in denen wir einen «Zürich Finish» wollen, darum unterstützen wir diese PI selbstverständlich gerne vorläufig. Herzlichen Dank.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Bahninfrastrukturanlagen müssen heute schon zahllosen Vorschriften und planerischen Grundlagen genügen. Es ist, wie wir vorhin von Herrn Lucek gehört haben, keineswegs so, dass der Bund nur Minimalstandards und absolute «Budgetlösungen» finanziert, wie man es bei der Lektüre der Begründung meinen könnte, im Gegenteil: Eine Regelung, wie sie die Initianten anstreben, würde das Anbringen von Partikularinteressen regelrecht befeuern – von diverser Seite –, und dies zu einem oft zu späten Zeitpunkt in den Projekten. Entgegen den Hoffnungen der Initianten befürchten wir, dass die Bahninfrastrukturprojekte dadurch noch komplizierter, noch träger, noch langsamer und noch teurer würden. Deshalb lehnen wir das Anliegen ab.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Wir haben eine gewisse Sympathie für das Anliegen. Viele Gemeinden müssen tief in die Tasche greifen, wenn sie Verbesserungen im Rahmen von Bahnprojekten erreichen wollen. Und nicht selten scheitern dann auch sinnvolle Projekte an der kommunalen Finanzierbarkeit. Eine Unterstützung durch den Verkehrsfonds würde hier sicherlich etwas helfen. Die Grüne Fraktion hat dennoch beschlossen, die parlamentarische Initiative nicht zu unterstützen. Es geht um Grundsätzliches: Eine landschaftsverträgliche Einbettung von Bahninfrastrukturen muss heute «State of the Art» sein. Es ist Bestandteil der Projektierung und der Ausführung und muss daher über 100 Prozent über den Baukredit finanziert werden. Mit diesem Vorstoss wird ein falsches Signal nach Bern gesendet. Es besagt, dass die SBB nur für Schotter und Gleise zuständig seien, die Einbettung in die Landschaft dann aber als Nice-to-have an die Gemeinden delegiert werden. Diese können dann die Finanzierung auf den Verkehrsfonds abwälzen. Wir wollen nicht in diese Zeit zurückfallen, als landschaftsschonende Varianten noch als Zusatz betrachtet wurden. Die SBB sind bei allen Projektierungen in engem Kontakt mit dem Kanton und den Gemeinden. Hier muss hart verhandelt werden, damit ein für alle Beteiligten stimmiges Gesamtprojekt resultiert. Dieses Gesamtprojekt umfasst auch die Gesamtfinanzierung. Der Verkehrsfonds ist nicht dazu da, allfällige Projektierungslücken auszubügeln. Anlass der

PI war der geplante Brüttenertunnel. Dieses Projekt ist mittlerweile ja gut unterwegs. Soweit wir dies beim jetzigen Projektstand sehen, sind die Anliegen der Initianten damit aufgenommen.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Auch Bahninfrastrukturanlagen können für die Bevölkerung zu Belästigungen bezüglich Lärm und weiteren Immissionen führen. Aus diesem Grund ist eine anwohner- und landschaftsverträgliche Linienführung wichtig. Wenn wir Eisenbahnprojekte des Bundes mit einem höheren Standard bezüglich Lärm und Landschaftsschutz realisieren, hat dies aber selbstverständlich einen sehr hohen Preis. Und leider ist der Inhalt des Verkehrsfonds nicht unendlich, kein Fass ohne Boden. Auch hier heisst es, die Mittel dort einzusetzen, wo sie am meisten Mehrwert bringen. Die bestehenden gesetzlichen Anforderungen für Lärm- und Landschaftsschutz sind genügend. Die CVP-Fraktion unterstützt diese PI nicht.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Es ist grundsätzlich immer schön, wenn vor dem Sprecher der AL mit einer Schulglocke hereingeläutet wird, sodass man uns auch aufmerksam zuhört. (*Vor Abstimmungen werden die Ratsmitglieder mit einem Dreiklang-Gong aus dem mit einem Vorhang abgetrennten Foyer in den Ratssaal gerufen.*)

Die Fraktion der Alternativen Liste sieht die Anliegen dieser PI. Gerade am Beispiel von Dietlikon mit der Überwerfung, die ja der Auslöser dieser PI ist, sieht man, dass dieses Anliegen durchaus seine Berechtigung hat. Wenn die Finanzierung von Lärmschutz oder die qualitativ hochwertige Umsetzung von Infrastruktur, zur Diskussion steht beziehungsweise umstritten ist, dann ist es logisch, dass die Initianten hier nach anderen Auswegen suchen. Bloss ist es hier leider auch ein bisschen wie bei der Büchse der Pandora: Öffnet man diese einmal, weiss man nicht, was dabei herauskommt. Wenn wir hingehen und diese Vorlage als Finanzvorlage betrachten und auch noch den kantonalen Topf für solche Massnahmen öffnen, wecken wir damit auch Begehrlichkeiten. Nach unserem Verständnis ist es grundsätzlich so, dass Infrastrukturbauten als Gesamtprojekt zu betrachten sind. Und zu einem Gesamtprojekt gehört auch die landschaftlich sinnvolle Einbettung. Und wenn diese umstritten ist, muss darüber verhandelt werden, um eine sinnvolle Lösung zu finden. Die AL will hier aber keine Begehrlichkeiten beim Bund wecken, die nicht notwendig sind. Die Finanzierungsmöglichkeiten für sinnvolle Lösungen sind gegeben, wir werden daher diese PI entsprechend ablehnen.

Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon) spricht zum zweiten Mal: Vielen herzlichen Dank für die Voten. Ich möchte nochmals darauf hinweisen: Es geht nicht um die Finanzierung des Projektes an und für sich, welches ja von den SBB übernommen wird. Wer hier gesprochen und gesagt hat, es gehe um harte Verhandlungen: Jawohl, aber für harte Verhandlungen braucht es auch harte Fakten. Und da habe ich aus Erfahrungen in zehn Jahren Verhandlungen gesehen: Es braucht Expertise, Gutachten et cetera. Das ist nicht gratis. Der Bund, die SBB, das BAV haben

wirklich auch Möglichkeiten, hier Fakten und Projektierungsbeispiele aufzuzeigen. Und als Gemeinde – ich habe viele Vertreter von kleinen Gemeinden sprechen hören – nimmt mich wunder, wie Sie dann diese Beiträge aus den Steuern berappen wollen. Das kostet einfach, es ist nicht gratis, und um das geht es. Herzlichen Dank.

Ratspräsident Roman Schmid: Für die vorläufige Unterstützung einer parlamentarischen Initiative braucht es mindestens 60 Stimmen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 402/2019 stimmen 59 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.