

Paul Stopper
Falmenstrasse 25
8610 Uster

KR-Nr. 251/2000

An die
Geschäftsleitung des
Kantonsrates
8090 Zürich

Einzelinitiative

betreffend Verfassungsgrundlage für die Förderung des Eisenbahnverkehrs

Antrag:

Änderung der Kantonsverfassung
Art. 26, Abs. 1, 2 und 3 (neu)

Der Staat fördert unter Beachtung des Bundesrechts Massnahmen zum Ausbau des nationalen und internationalen Eisenbahnverkehrs soweit diese den Kanton Zürich betreffen und zur Einbindung von Zürich in das Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Eisenbahnen. Er kann sich an der Finanzierung von Ausbauten und Neubauten von Infrastrukturen beteiligen, welche sich auf dem Gebiet des Kantons Zürich und angrenzender Kantone sowie auf dem Territorium der der Schweiz angrenzenden Länder befinden.

Der Staat kann sich an Betriebsgesellschaften beteiligen, welche ihre Bahn-Verbindungen über Zürich führen und geeignet sind, die Einbindung in den internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr zu gewährleisten.

Die Gesetzgebung regelt die Einzelheiten.

Bisherige Abs. 1-3 werden neu zu Abs. 4-6

Begründung:

1. Bahnanschluss als wichtiger Faktor für Wirtschaftsstandort

Einer der entscheidenden Faktoren für die Erhaltung und Verbesserung des Wirtschaftsstandortes von Zürich ist die Verkehrserschliessung. Bezüglich Strassen und Luftverkehr sind in den letzten Jahrzehnten sowohl vom Bund als auch vom Kanton Zürich grosse Anstrengungen unternommen worden, um mit Mitfinanzierungen diese Infrastrukturen zu realisieren.

Beim nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr hat sich der Kanton Zürich bis heute finanziell nur marginal beteiligt – nämlich einzig beim Bau des SBB-Flughafenbahnhofes mit ca. 19 Millionen Franken.

Seither ist vom Kanton Zürich keine aktive Förderung des nationalen und internationalen Bahnverkehrs mehr erfolgt. Nur mit verbalen Forderungen an den Bund zur Verbesserung der Bahnverbindungen oder für den Ausbau der Schienen-Infrastrukturen ist nichts zu erreichen. Wenn etwas Substanzielles erreicht werden soll, ist ein finanzielles Engagement erforderlich.

2. Finanzielles Engagement des Kantons Zürich erforderlich

Wie der Kanton Zürich beim Ausbau des Flughafens Zürich bewiesen hat, ist er durchaus bereit, sich finanziell massiv am Ausbau von Infrastrukturen zu beteiligen, wenn es ihm als Anliegen erscheint.

Ein gleiches, wenn nicht ein noch grösseres finanzielles Engagement des Kantons Zürich als beim Flughafenausbau ist beim Ausbau des Bahnnetzes erforderlich, wenn er verhindern will, dass Zürich in dieser Verkehrsart mehr und mehr ins Hintertreffen gerät.

Die Einbindung von Zürich in das Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen ist vor allem deshalb nötig, weil bei den anderen Verkehrsträgern (Auto- und Luftverkehr) eine deutliche Sättigung festzustellen ist und diese nur unter Inkaufnahme von grossen Umweltschädigungen weiter ausgebaut werden könnten.

3. Luftverkehr wird zum offensichtlichen Problem

Der Ausbau und Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten wird zum offensichtlichen Problem, wie das die Diskussionen um die massive Erhöhung der Flugbewegungen und die Verteilung des Fluglärms auf die Zürcher Bevölkerung deutlich zeigt.

44 Prozent der Flugreisen unter 700 Kilometer

Der Flugverkehr von Zürich-Kloten zeigt folgendes Bild:

- 70 Prozent der Flugpassagiere reisen in Europa herum, 44 Prozent nach oder von Zielen, die näher als 700 Kilometer von Zürich-Kloten entfernt liegen (Belgien, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Italien, etc.).
- 86 Prozent der Herkunft und der Endziele der Flugbewegungen des Flughafens Kloten wickeln sich innerhalb von Europa ab, knapp 63 Prozent innerhalb von weniger als 700 Kilometer Entfernung.

600 – 700 Kilometer ist eine Distanz, die mit der Bahn – sofern sie auf höhere Geschwindigkeit ausgebaut wird – bequem und innert nützlicher Frist zurückgelegt werden kann, das heisst ca. drei bis vier Stunden von Stadtmitte zu Stadtmitte.

Kurzstrecken auf die Schiene zur Entlastung der Umwelt

Mit der Umlagerung des Kurzstreckenluftverkehrs auf die Schiene kann ein wesentlicher Beitrag zu Minderung der Lärm- und Luftprobleme geleistet werden. Eine Steigerung des Passagieraufkommens des Flughafens Zürich-Kloten von derzeit 13,5 Millionen auf künftig 23 Millionen im Jahr 2005 ist unsinnig und vom Energieaufwand unverantwortlich (Treibhauseffekt, CO₂-Ausstoss, Ozonloch).

Für innereuropäische Distanzen bis zu 600 – 700 Kilometer soll künftig anstelle des Flugzeuges die umweltfreundlichere Bahn benützt werden. Um dieses Ziel erreichen zu können, muss die Bahn aber wesentlich attraktiver als heute werden (kürzere Fahrzeiten, häufigere Fahrmöglichkeiten). Nur mit der Einbindung in das im Entstehen begriffene Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen können mit der Bahn Fahrzeiten erreicht werden, die den anderen Verkehrsträgern ebenbürtig sind.

4. Neue Verfassungsgrundlage ist notwendig

Mit der Änderung der Verfassung soll die verfassungsrechtliche Grundlage geschaffen werden, dass sich der Kanton Zürich aktiv und mit finanziellen Mitteln am Aus- und Aufbau des nationalen und internationalen Eisenbahnverkehrs beteiligen kann.

Damit angesichts der anstehenden Reform der Zürcher Staatsverfassung das Anliegen der Einzelinitiative nicht auf die lange Bank geschoben wird, wird erwartet, dass die Einzelinitiative nicht dem Verfassungsrat zugeschoben wird, sondern angesichts der Dringlichkeit zeitlich vor der Totalrevision der Staatsverfassung dem Zürcher Volk vorgelegt wird.

Ich bitte Sie um Unterstützung meines Begehrens

Uster, 11. Juni 2000

Mit freundlichen Grüßen
Paul Stopper