

Sitzung vom 22. Januar 1997

150. Interpellation (Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr, § 31)

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 2. Dezember 1996 folgende Interpellation eingereicht:

Im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr heisst es in § 31:

«Der Regierungsrat erstattet jährlich mit dem Voranschlag Bericht über den Stand des Fonds sowie über das Investitionsprogramm und dessen Finanzierung.»

Wir stellen fest, dass die Regierung bis anhin diesen gesetzlichen Auftrag nicht erfüllt hat. Sowohl das Parlament als auch die breite Öffentlichkeit werden über die vergangenen als auch die weiteren Ausbauvorhaben und über die voraussichtliche Entwicklung des Verkehrsfonds im unklaren gelassen.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb, folgende Fragen zu beantworten:

1. Weshalb hat es der Regierungsrat bis anhin unterlassen, diesem Gesetzauftrag nachzukommen?
2. Ist der Regierungsrat bereit, in Zukunft diesen Gesetzauftrag zu erfüllen?
3. Wieweit sind die Arbeiten der 2. Teilergänzung fortgeschritten, welche Projekte wurden bereits verwirklicht? Wir bitten um detaillierte Angaben.
4. Entspricht der Baufortschritt dem ursprünglichen Zeitplan? Wenn nein, weshalb nicht?
5. Welche Investitionen baulicher Art sind in den nächsten zwei Finanzplanperioden vorgesehen? Welche dieser Projekte gehören zur 2. Teilergänzung? Wir bitten um detaillierte Angaben.
6. Der Regierungsrat schlägt auch im Voranschlag 1997 vor, nur 40 Mio. statt der gesetzlich vorgeschriebenen 70 Mio. Franken (siehe PVG) im Verkehrsfonds einzustellen. Es ist aus parlamentarischer Sicht klar, dass dieser Fonds nicht verschulden darf. Wie trägt der Regierungsrat dieser Forderung Rechnung?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Astrid Kugler, Zürich, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG) regelt in den Paragraphen 30 und 31 den Verkehrsfonds. § 30 umschreibt den Zweck und § 31 die Mittelzuweisung. Dabei wird in Absatz 1 sowohl die Mindesteinlage von 70 Millionen Franken wie auch die Art der Berichterstattung umschrieben. Letztere hat gemäss dieser Bestimmung mit dem Voranschlag zu geschehen.

Im Voranschlag und in der Staatsrechnung ist der «Fonds für den öffentlichen Verkehr» unter dem Budgettitel 2602 dargestellt. Dabei werden in der Laufenden Rechnung die Einlagen, Zinsen und Abschreibungen ausgewiesen und in der Investitionsrechnung die Beiträge nach den verschiedenen Bereichen aufgeteilt. Die Differenzbegründungen geben Auskunft über grössere Veränderungen und neue Objekte. Der Fondsbestand wird hingegen nur in der Staatsrechnung ausgewiesen. Über die voraussichtliche Entwicklung hat der Regierungsrat in seinem Bericht über den Finanzplan für die Jahre 1997 bis 2002 Auskunft gegeben (Seite 49). Über den Stand der Arbeiten, welche mit Mitteln aus dem Verkehrsfonds finanziert werden, wird jeweils im Geschäftsbericht des Regierungsrates ausführlich informiert. Mit diesen verschiedenen Informationen wird dem Gesetzauftrag entsprochen, wenn auch zuzugeben ist, dass bei dieser Aufteilung auf mehrere Berichte und Anträge die Transparenz nicht zu befriedigen vermag. Künftig soll deshalb im Bericht über den Voranschlag, der Bestand des Verkehrsfonds und dessen unmittelbare Entwicklung transparenter dargestellt werden.

Mit dem Rahmenkredit für die 2. Teilergänzung der S-Bahn werden insgesamt 26 Einzelprojekte verwirklicht, von denen drei noch zusätzlich etappiert wurden. 22 davon sind im Bau oder bereits fertiggestellt. Beim Ausbau der Bahnhöfe Affoltern a.A. und Dielsdorf,

bei der neuen Station Glanzenberg und bei der Hochbauetappe des Bahnhofs Rüti sind die Bauprojekte noch nicht genehmigt, und bei der Doppelspur Meilen–Uetikon ist das Plangenehmigungsverfahren noch nicht abgeschlossen. Fertiggestellt sind das Stellwerk Küsnacht, die Bahnhöfe Rafz, Hüntwangen-Wil, Birmensdorf, Oberwinterthur, Effretikon, Fehraltorf, Feldbach, Zollikon und Tiefenbrunnen. Die fünf Projekte im Furttal sowie die Fernsteuerung ab Oerlikon sind im Bau so weit fortgeschritten, dass die Doppelspur Seebach–Regensdorf am 1. Juni 1997 in Betrieb genommen werden kann. Ebenfalls betriebsbereit ist im Frühjahr 1997 die neue Doppelspur Tiefenbrunnen–Zollikon und damit die durchgehende Doppelspur von Tiefenbrunnen bis Herrliberg-Feldmeilen. Die Doppelspur bei Marthalen kann am 28. September 1997 in Betrieb genommen werden. Im Bau sind ausserdem die Bahnhöfe Rüti, Uetikon, Meilen und Herrliberg-Feldmeilen sowie die Sicherungsanlagen am linken Seeufer, deren Fertigstellung bis 1999 erfolgt.

Ursprünglich war vorgesehen, die 2. Teilergänzungen bis 1995 zu realisieren. Anfänglich zu knappe Planungskapazität bei den SBB, ein grösserer Zeitaufwand bei der Planung und den Genehmigungsverfahren und die knappen finanziellen Mittel bei den SBB und beim Kanton führten zu Beginn der Realisierungsphase zu Verzögerungen, welche eine Erstreckung des Bauprogramms nötig machten. SBB und Regierungsrat einigten sich in der Folge am 5. November 1992 auf ein neues Terminprogramm. Dieses sieht vor, die angebotsrelevanten Teile bis spätestens 1999 abzuschliessen und das gesamte Programm bis ins Jahr 2000 zu realisieren. Dieses Programm kann aus heutiger Sicht eingehalten werden.

In der Finanzplanperiode 1997–2002 sollten die oben erwähnten Projekte der 2. Teilergänzungen fertiggestellt und abgerechnet werden. In der gleichen Zeit sollen die Tramverlängerungen zur Messe Zürich (Vorlage 3540), die 1990 bewilligte Verlängerung der Trolleybuslinie 33 und die 1995 bewilligte Abstellanlage der Forchbahn verwirklicht werden. An neuen Projekten sind Massnahmen auf der Uetliberglinie der SZU sowie Investitionen der Südostbahn und der Bremgarten–Dietikon-Bahn vorgesehen. Grössere Beträge sind in der Finanzplanung ab dem Jahr 2000 für die Stadtbahn Glattal (Mittelverteiler) eingestellt.

Wie der Regierungsrat in seinem Bericht über den Finanzplan für die Jahre 1997 bis 2002 ausgeführt hat, wird der Verkehrsfonds bei einer weiterhin auf 40 Millionen Franken reduzierten Einlage ab 1999 negativ, wobei die Verschuldung bis 2002 auf rund 100 Millionen anwachsen würde. In der Debatte um den Voranschlag 1997 ist der Kantonsrat dem Antrag des Regierungsrats gefolgt und hat eine Erhöhung der Einlage abgelehnt. Da die Fondsentwicklung vor allem durch die Abschreibungen der bereits laufenden Investitionen bestimmt wird, sonst jedoch, abgesehen von der Stadtbahn Glattal, keine neuen Grossbauten eingeplant sind, könnte die Verschuldung vermieden werden, wenn die Einlage spätestens ab 1999 wieder auf die gesetzliche Höhe von 70 Millionen Franken angehoben würde. Der Regierungsrat wird dannzumal die Möglichkeiten überprüfen und entsprechend Antrag stellen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft und der Finanzen.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi