

Sitzung vom 13. August 2008

1203. Anfrage (Mehrwertschaffung Glattal wegen Glattalbahn)

Kantonsrätin Sabine Ziegler, Zürich, und Kantonsrat Peter Anderegg, Dübendorf, haben am 26. Mai 2008 folgende Anfrage eingereicht:

Seit 2005 ist die Glattalbahn im Bau und die erste Eröffnung der Teilstrecke Auzelg erfolgte 2007. Im Dezember 2008 wird die zweite Teilstrecke bis zum Flughafen eröffnet. Gemäss raum- und verkehrsplanerischen Grundsätzen wurde ein beachtliches Bauvolumen um die Bahnlinie ausgelöst und weitere Arbeitsplätze und Wohnraum sind in Planung. Dies ist erfreulich, weil damit ein wichtiger Entwicklungsschub mit optimalem öV-Anschluss für das Glattal ermöglicht wird. In diesem Zusammenhang stellen sich Fragen um den neu geschaffenen Mehrwert.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Gibt es erste Schätzungen zum geschaffenen Mehrwert, der durch den Bau der Glattalbahn ausgelöst wird?
2. Falls ja, sind diese Werte höher oder tiefer als erwartet?
3. Gibt es zusätzliche quantitative und qualitative Indikatoren bei der Messung des erzielten Mehrwerts? Falls ja, welche?
4. Wie werden sich diese Werte bis zur Fertigstellung 2010 entwickeln?
5. Wie profitiert der Staat direkt und indirekt von dieser ökonomischen Entwicklung?
6. Wie beurteilt die Regierung eine finanzielle Beteiligung der Bauherren entlang der Glattalbahn an den Infrastrukturkosten?
7. Werden angesichts der knappen Kassen für grössere Infrastrukturbauten bei der Planung der Limmattalbahn Modelle der gebundenen Mehrwertabschöpfung zugunsten des Verkehrsfonds geprüft?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Sabine Ziegler, Zürich, und Peter Anderegg, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 bis 5:

Die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG), die im Auftrag des Kantons die Glattalbahn erstellt, führt seit 2001 periodisch eine empirische Raubeobachtung durch. Damit wird das tatsächliche Bau- und das laufende Projektierungs- und Planungsgeschehen und die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete im Einzugsgebiet der Glattalbahn und in der näheren Umgebung verfolgt. Diese Raubeobachtung, die bereits seit 1995 auf privater Grundlage erfolgt, bildet auch eine Entscheidungsgrundlage für die Freigabe der Objektkredite der zweiten und dritten Etappe.

Der Kanton Zürich führt eine eigene Raubeobachtung; der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat im Rahmen des Raumplanungsberichts alle vier Jahre Bericht über die Entwicklungen, zuletzt 2006 mit Vorlage 4332. Entwicklungen von allgemeinem Interesse werden der Öffentlichkeit ausserdem in der Schriftenreihe «Raubeobachtung Kanton Zürich» des Amtes für Raumordnung und Vermessung vorgestellt. Hingegen führt der Kanton weder Erhebungen noch Schätzungen über die Investorentätigkeiten im Glattal und die damit geschaffenen Werte durch. Die Mehrwerte schlagen sich letztlich in den Steuereinnahmen von Kanton und Gemeinden nieder; eine Zuordnung zu einzelnen Verkehrsinfrastrukturen ist jedoch nicht möglich.

Zu Frage 6:

Die Erstellung der Glattalbahn richtet sich nach dem Eisenbahnrecht des Bundes. Dieses sieht keine Erhebung von Beiträgen von Bauherren entlang einer Eisenbahninfrastruktur vor. Im Zuge der Planung und Projektierung der Glattalbahn waren die Grundeigentümerinnen und -eigentümer im Bereich des Trassees von Anfang an in die Planungen eingebunden. Der kooperative Planungsprozess hat insbesondere im Umfeld der Haltestellen zu Lösungen von hoher städtebaulicher Qualität geführt. Die Grundeigentümerinnen und -eigentümer profitieren durch die bessere Erschliessung, die bauliche Gestaltung und die Aufwertung von bisher teilweise eher unwirtschaftlichen öffentlichen Räumen. Im Gegenzug hatten sie in einem gewissen Umfang eigene Leistungen zu erbringen, beispielsweise durch die Abtretung von Land, das für das Trassees der Glattalbahn beansprucht wurde. Für eine darüber hinausgehende Beteiligung an den Kosten der Glattalbahn fehlen jedoch die gesetzlichen Grundlagen.

Zu Frage 7:

Im kantonalen Richtplan Verkehr, den der Kantonsrat am 26. März 2007 festgesetzt hat, ist die Limmattalbahn als Stadtbahn oder Bus mit hohem Anteil Eigentrassee mit einem mittel- bis langfristigen Realisierungshorizont eingetragen. Die Planung einer Stadtbahn im Limmattal wurde Mitte 2008 aufgenommen; im Rahmen der Planungsarbeiten wird auch die Finanzierung zu prüfen sein. Als Finanzierungsgefässe für solche Vorhaben stehen der Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Strassenfonds zur Verfügung. Seit 2008 leistet der Bund aus dem neu geschaffenen Infrastrukturfonds Beiträge an Vorhaben des Agglomerationsverkehrs. Das Vorhaben der Limmattalbahn wurde dem Bund mit dem Agglomerationsprogramm vom 14. November 2007 zur Mitfinanzierung beantragt; angemeldet wurden geschätzte Kosten von rund 515 Mio. Franken. Allerdings sind noch mehrjährige Planungs- und Projektierungsarbeiten erforderlich, bevor die Kosten zuverlässig abschätzbar sind. Wie bei der Planung der Glattalbahn wird hier ebenfalls ein kooperativer Planungsprozess erforderlich sein, in dessen Rahmen die Nutzniesser der verbesserten Erschliessungsqualität zur Verwirklichung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele beizutragen haben.

Der Bau von Verkehrsinfrastrukturen wie eine Stadtbahn oder eine Tramstrecke wurde bis anhin als staatliche Aufgabe von Kanton und Gemeinden, neu unter Mitfinanzierung des Bundes, angesehen. Deshalb wurde eine Abschöpfung von Mehrwerten zulasten von Grundeigentümerinnen und -eigentümern bzw. Investoren bisher nicht erwogen.

Gemäss Art. 5 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) regeln die Kantone einen angemessenen Ausgleich für erhebliche Vor- und Nachteile, die durch Planungen entstehen. Bisher fehlen jedoch geeignete Modelle für den Planungswertausgleich. In den meisten Kantonen, so auch im Kanton Zürich, erfolgt die Abschöpfung von planungsbedingten Vorteilen daher über das Steuersystem (Grundstückgewinnsteuern).

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi