

Sitzung vom 4. Juli 2001

1011. Dringliche Anfrage (Gesamtkosten Stadtbahn Glattal)

Die Kantonsräte Georg Schellenberg, Zell, und Hansueli Züllig, Zürich, haben am 18. Juni 2001 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Anlässlich einer Veranstaltung des ZVV am 7. Juni 2001 in Winterthur hat sich Regierungsrat Jeker geäussert, dass demnächst eine Kreditvorlage von 540 Millionen Franken für den Bau der Stadtbahn Glattal an den Kantonsrat zur Behandlung überwiesen werde.

Aus dem Internet «Was kostet die Stadtbahn?» geht hervor, dass die Kreditvorlage von 550 Millionen nur für die festen Anlagen der Stadtbahn Glattal bestimmt sind. Dieser Betrag soll aus dem kantonalen Verkehrsfonds finanziert werden. Es soll ein durchschnittlicher Kostendeckungsgrad von 60–70% erreicht werden.

Es ist bekannt, dass für den Bau dieser Anlage umfangreiche Anpassungen an Strassen, Plätzen, Gebäuden und anderen Infrastrukturen (Abwasser, Wasser, Gas, Elektrizität usw.) notwendig sind.

Wir ersuchen den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie hoch belaufen sich die Gesamtkosten dieser Anlage, aufgeteilt nach:
 - Feste Anlagen der Bahn
 - Rollmaterial
 - Werkstätten
 - Depots
 - Leitstellen
 - Stationen, Haltestellen
 - Anpassungen an Strassen und anderen Infrastrukturen
 - Landerwerb (einschliesslich der mutmasslichen Expropriationsentschädigungen)
2. Wie hoch ist der Deckungsgrad auf Grund der Gesamtkosten?
3. Wie hoch sind die bis heute aufgelaufenen Planungsgesamtkosten?
4. Wie wurden die bis heute aufgelaufenen Kosten finanziert?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Georg Schellenberg, Zell, und Hansueli Züllig, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Das mittlere Glattal zählt zu den Regionen mit dem grössten Wachstumspotenzial im Grossraum Zürich. Hier befinden sich drei der insgesamt elf Zentrumsgebiete, die im kantonalen Richtplan festgelegt wurden. Die Festlegung der Zentrumsgebiete ist Ausdruck der siedlungs- und verkehrspolitischen Strategie des Richtplans: Siedlungsentwicklung nach innen mit einer guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

Die Verkehrsqualität ist ein zentraler Erfolgsfaktor für die Siedlungsentwicklung im zunehmend dichten Raum des mittleren Glattals. Das heute schon zeitweise überlastete Verkehrsnetz wird durch das Siedlungswachstum, zunehmenden Einkaufsverkehr und durch die steigende Bedeutung des landseitigen Verkehrs des Flughafens noch zusätzlich belastet. Auch wenn mit Blick auf die beschränkten Platzverhältnisse der öffentliche Verkehr einen Grossteil des Verkehrswachstums übernehmen muss, dürfen sich die Anstrengungen nicht auf dieses Verkehrssystem beschränken. Gefordert ist vielmehr eine koordinierte Planung, die sämtliche Verkehrsträger berücksichtigt (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und nicht motorisierter Langsamverkehr). Die im Sommer 2000 von der Baudirektion vorgestellte «Strategie Hochleistungsstrassen» hat Lösungsansätze namentlich zur Verbesserung der prekären Verhältnisse auf dem Strassennetz im Glattal aufgezeigt, die gegenwärtig im Rahmen von Zweckmässigkeitsprüfungen analysiert werden. Leistungssteigerungen auf den Hochleistungsstrassen können und müssen neue Handlungsspielräume auf den Hauptverkehrsstrassen öffnen. Gestützt auf den regionalen Richtplan Glattal wird gegenwärtig ein Verkehrskonzept ausgearbeitet, das – über die Verwirklichung des aktuellen Stadtbahnprojekts hinaus – die koordinierte Entwicklung aller Verkehrssysteme aufzeigen soll. Der Regierungsrat hat am 21. März 2001 dazu im Zusammenhang mit dem Postulat KR-Nr. 401/1997 Bericht erstattet (Vorlage 3843).

Die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems im Glattal muss aber auch kurz- und mittelfristig sichergestellt werden. Der Regierungsrat hat den Verkehrsbetrieben Glattal als Projektträger im Rahmen des Zulassungsverfahrens die Auflage gemacht, dass im Zuge der Bauprojektierung die erforderlichen Leistungsnachweise für eine Neuorganisation jener Staats- und Gemeindestrassen zu erbringen sind, die neu auch von der Stadtbahn benutzt werden. Drei zusätzliche Strassennetzergänzungen werden inhaltlich und zeitlich koordiniert zur Stadtbahn projektiert: die verlängerte Birchstrasse in Glattbrugg, die verlängerte Aubruggstrasse an der Stadtgrenze Zürich/Opfikon und ein Ausbau der Ringstrasse in den Abschnitten Nord und Süd, die von der Stadtbahn nicht berührt werden.

Als Stadtbahn löst das Projekt auch Anpassungen bestehender Strassenanlagen (Verkehrsregelungsanlagen, Fussgängerstreifen) und Werkleitungen (z.B. Stromleitungen) aus. Soweit die entstehenden Kosten dem Projekt der Stadtbahn belastet werden müssen, sind sie im Kostenvoranschlag berücksichtigt.

Die Planungs- und Projektierungsarbeiten des Projektes Stadtbahn Glattal werden von den Verkehrsbetrieben Glattal (VBG) im Auftrag des ZVV umgesetzt. Organisatorische Massnahmen stellen die Koordination mit den Gemeinden und die Kosten- und Termineinhaltung sicher. Die Inbetriebnahme der ersten Stadtbahnetappe von Oerlikon bis zum Flughafen mit einem Seitenast bis Auzelg und der verlängerten Birch- sowie der verlängerten Aubruggstrasse ist auf Ende 2005 vorgesehen.

Die gesamten Infrastrukturkosten für die Stadtbahn Glattal werden gestützt auf das Vorprojekt vom 28. April 2000 auf 580 Mio. Franken (Preisstand 1. Oktober 1999, einschliesslich MWSt) geschätzt (verlangte Genauigkeit +/-20%). Sie verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Komponenten:

Feste Anlagen (einschliesslich Bahntechnik)	319 Mio. Franken
Leitstelle	5 Mio. Franken
Stationen, Haltestellen (20 neue und 2 anzupassende)	20 Mio. Franken
Anpassungen an Strassen und anderen Infrastrukturen	133 Mio. Franken
Landerwerb (einschliesslich mutmasslicher Expropriationsentschädigungen)	<u>103 Mio. Franken</u>
Total	<u>580 Mio. Franken</u>

Ohne Mehrwertsteuer entspricht dies den im Internet dargestellten Kosten von rund 550 Mio. Franken.

Die Volkswirtschaftsdirektion hat den VBG für die Ausarbeitung des Bauprojektes die Vorgabe erteilt, dass die Kosten gesenkt werden müssen und für die Kreditvorlage an den Kantonsrat höchstens 540 Mio. Franken (Preisstand 1999, einschliesslich MWSt) betragen dürfen. Die Einsparungen gegenüber dem Vorprojekt von 40 Mio. Franken sollen sich aus dem Kostenteiler (gemäss den rechtlichen Vorgaben sowie gestützt auf Verhandlungen u.a. mit den SBB und den Werken), der Projektoptimierung und dem Landerwerb unter Berücksichtigung eines konsequenten Interessenausgleichs ergeben. Die Projektleitung der Stadtbahn Glattal erachtet eine entsprechende Senkung der Kosten als machbar.

In diesen Gesamtkosten, die den Verkehrsfonds belasten, nicht berücksichtigt sind das Rollmaterial sowie die Werkstätten und Depots. Die Beschaffung des Rollmaterials erfolgt durch den künftigen Betreiber. Im Vollausbau und unter Annahme eines isolierten Betriebs der Stadtbahn ist mit einem Investitionsvolumen von rund 75 Mio. Franken zu rechnen. Statt eigenen Werkstätten und Depots ist die Mitbenützung der VBZ-Anlagen in Zürich Oerlikon vorgesehen. Diese Kosten werden in die Betriebskosten eingerechnet und vom ZVV gemäss §25 PVG abgegolten.

Das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) verlangt eine Planerfolgsrechnung als Teil des Infrastruktur-Konzessions-Gesuchs. Diese wurde im Frühjahr 2000 auf der Grundlage des Vorprojektes erstellt. Dabei wurden die Vorgaben des ZVV, insbesondere des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1), berücksichtigt. Die Verkehrsnachfrage wurde mit Hilfe des kantonalen Verkehrsmodells ermittelt. Der Modellrechnung wurde ein zurückhaltendes Szenario für die Siedlungsentwicklung zu Grunde gelegt: Bis zum Bezugsjahr 2010 wurde eine 25%ige Ausschöpfung der Entwicklungspotenziale angenommen. Das berücksichtigte Angebot beruhte auf einem Dreiliniens-Konzept (je eine Direktverbindung zwischen den drei Endpunkten Flughafen – Bahnhof Oerlikon – Bahnhof Stettbach). Die Erlöse wurden auf Grundlage der Einsteiger und der Personenkilometer berechnet.

Die Kostensätze für die verschiedenen Kostenarten (Fahrerkosten, Unterhalts- und Energiekosten, Fixkosten für Garagierung und Abschreibung des Rollmaterials, Unterhaltskosten für die Infrastruktur und die Betriebsleitzentrale sowie Verwaltungs- und Distributionskosten) beruhen auf Erfahrungswerten des ZVV. Für das Bezugsjahr 2010 ergibt sich ein Kostendeckungsgrad des Betriebs in der Bandbreite von 60–70%. In der Berechnung des Kostendeckungsgrades nicht enthalten sind die Infrastrukturinvestitionen von 540 Mio. Franken. Diese werden gemäss §4 PVG aus dem Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfonds) finanziert. Die Staatsbeiträge aus dem Verkehrsfonds werden in diesem Fall à fonds perdu geleistet. Somit fallen bei den Betreibern keine Kapitalkosten an. Die Staatsbeiträge werden gemäss Verordnung über die Finanzverwaltung vom 10. März 1982 (LS 612) im Verkehrsfonds mit jährlich 15% des Restbuchwertes abgeschrieben und mit zurzeit 4,5% pro Jahr verzinst.

Das Projekt Stadtbahn Glattal wurde bis Ende 1997 durch den ZVV geleitet und finanziert. In dieser Zeit wurden fünf Projektphasen bearbeitet:

- Phase 1: Problemanalyse und Bedarfsnachweis für ein zusätzliches, öffentliches Verkehrsmittel; Bearbeitung teilweise unter Mitwirkung der Standortgemeinden
- Phasen 2 und 3: Linienführungsvarianten (Grob- und Feinvergleich)
- Phase 4: Vorbereitungsarbeiten für die Festsetzung des Trassees im kantonalen Richtplan 1995
- Phase 5: Systemevaluation; Ergebnis: meterspurige, mischflächenverträgliche Stadtbahn

Die Kosten für diese Phasen beliefen sich auf rund Fr. 800000.

Die Bearbeitung der Phase 6, Projektierung, hat ab Anfang 1998 bis Mitte 2001 Kosten im Umfang von 16 Mio. Franken ausgelöst. Sie wird im Auftrag und zu Lasten der Betriebsrechnung des ZVV durch die VBG ausgeführt. Ab der Phase 7, Realisierung, ist die Finanzierung aus dem Verkehrsfonds vorgesehen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi