

A N F R A G E von Thomas Maier (GLP, Dübendorf), Thomas Weibel (GLP, Horgen) und Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon)

betreffend Finanzierung der Durchmesserlinie (Bahnhof Löwenstrasse)

Diesen September 2007 erfolgt der Spatenstich für den zweiten Durchgangsbahnhof in Zürich (Bahnhof Löwenstrasse resp. Durchmesserlinie DML). Entsprechende Berichte konnten vergangene Woche diversen Zeitungen entnommen werden. Den Startschuss dazu gab das Zürcher Volk am 23. September 2001 mit der Zustimmung zum kantonalen Anteil von 580 Mio. Franken an die damals geschätzten Gesamtkosten von 1.45 Mia. Franken mit über 80 Prozent Ja-Stimmen. Mittlerweile sind also sechs lange Jahre vergangen. Bei kaum einem Bauobjekt des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich liegt zwischen der Volksabstimmung und der Bauausführung eine so lange Zeit. Die Ursachen dafür sind nicht klar ersichtlich. Offenbar ist es aber so, dass das Objekt auch heute noch immer nicht restlos finanziert ist. Gemäss den Unterlagen des Bundesrates zur Vernehmlassungsbotschaft zur Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) vom April 2007 sieht die Finanzierung der DML wie folgt aus:

Durchmesserlinie DML Gesamtkosten	1'786 Mio. Franken
bis 2007 investiert (aus Leistungsvereinbarungen Bund/8BB 03 - 10)	120 Mio. Franken
Finanzierung aus Infrastrukturfonds, bewilligt	400 Mio. Franken
Kanton Zürich (vom Volk bewilligt: 580 Mio.; aufgerechnet auf 2006)	631 Mio. Franken
In ZEB-Vorlage in Aussicht gestellt, nicht bewilligt	213 Mio. Franken
Nicht finanziert	422 Mio. Franken
Total nicht finanziert	635 Mio. Franken

Zum heutigen Zeitpunkt sind also 635 Mio. Franken nicht finanziert. Hinzu kommt, dass die in der ZEB-Vorlage in Aussicht gestellten 213 Mio. Franken erst ab ca. 2013/15 zur Verfügung stehen werden - ausser die eidg. Räte beschliessen eine frühere Verfügbarkeit der ZEB-Mittel.

Der Bund sieht vor, den noch nicht finanzierten Betrag über die (von den eidg. Räten erst noch zu beschliessende) Leistungsvereinbarung Bund/SBB 2011-14 und aus einer zweiten Tranche aus dem Infrastrukturfonds zu finanzieren.

Weil die DML neben einem S-Bahnhof auch als Fernverkehrsbahnhof geplant wurde, fallen die Kosten massiv höher (ca. 1 Mrd. Franken) aus als zum Beispiel beim bestehenden Bahnhof Museumstrasse (320 Meter lange Perrons, schmalere Perrons). Aus der Zweckbestimmung Fernverkehr kann der Fernverkehrsanteil - für welchen vollumfänglich der Bund und die SBB aufkommen müssen - nicht über den Infrastrukturfonds des Bundes finanziert werden, da dessen Mittel nur für Agglomerationsprojekte eingesetzt werden können.

An der Medienkonferenz vom 3. Juni 2005 zum Startschuss für den Ausbau der Passage Sihlquai führten die SBB aus, dass der Umbau 56.8 Mio. Franken koste und der Anteil des Kantons Zürich 22.7 Mio. Franken betrage, der Kanton Zürich sich jedoch bereit erklärt habe, den Ausbau zu hundert Prozent vorzufinanzieren. Die Rückzahlung des SBB-Anteils erfolge zwischen 2010 und 2012 in drei Tranchen.

Auf Grund dieser Unklarheiten stellen sich folgende Fragen:

1. Ist sich der Regierungsrat dieser massiven, ungedeckten Kosten bewusst und wie gedenkt er damit umzugehen?
2. Wie stellt der Zürcher Regierungsrat die rasche Realisierung dieses für den Standort Zürich enorm wichtigen und zentralen Infrastrukturprojektes sicher mit den oben erwähnten Vorzeichen?
3. Ist die Annahme richtig, dass in den gemäss Bundesrat bis heute investierten 120 Mio. Franken der SBB auch der Anteil von 56.8 Mio. Franken als Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich enthalten ist und dass die SBB somit effektiv «nur» 63.2 Mio. Franken zulasten der Leistungsvereinbarungen Bund/SBB 2003-06 und 2007-10 investiert hat? Ist es richtig, dass der nicht finanzierte Betrag somit auf ca. 698 Mio. ansteigt?
4. Prüft der Regierungsrat Redimensionierungsüberlegungen angesichts dieser Situation (Reduzierung auf einen S-Bahnhof mit weniger Volumen, 320 Meter-Perrons, Verschiebung des Bahnhofs Richtung Limmat zwischen SZU-Bahnhof und Südtrakt des Hauptbahnhofs, Verzicht auf die Gleisüberquerung vom südlichen Gleisfeld zur Fernverkehrsspur Zürich HB - Altstetten) oder werden zusätzliche Gelder für die rasche Realisierung gesichert?

Thomas Maier
Thomas Weibel
Thomas Wirth