

Sitzung vom 21. Januar 1998

161. Anfrage (Mittelverteiler; weiteres Vorgehen und Kostenschätzung)

Kantonsrätin Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, hat am 20. Oktober 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Der Kantonsrat hat in seiner Sitzung vom 22. September 1997 einer Änderung des kantonalen Verkehrsplanes betreffend die Linienführung des Mittelverteilers zugestimmt. Damit sollte die Linienführung feststehen. Diese Festlegung soll dazu dienen, nun die Baulinien für den Mittelverteiler festzulegen.

Kürzlich hat ein privates Komitee die Pläne für eine Ausstellung «Grün 2005» im östlichen Teil des Oberhauserriets vorgestellt. Grundvoraussetzung für die Erschliessung dieser Ausstellung mit dem öffentlichen Verkehr soll der Mittelverteiler sein. Ein Vertreter der Promotoren erklärte, falls dieser Mittelverteiler nicht bis zur Eröffnung dieser Ausstellung erstellt sei, werde auf die Ausstellung verzichtet.

Die Linienführung des Mittelverteilers deckt auf weiten Teilen der Streckenführung keinen Nachholbedarf ab, sondern dient ausschliesslich der Erschliessung noch nicht überbauter Bauzonen.

Es stellen sich folgende Fragen:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat den Bau des Mittelverteilers ganz generell vor? Hat der ZVV bereits ein so umfangreiches neues Verkehrsmittel geplant und erstellt?
2. Welche Schritte wird der Regierungsrat nun als nächste unternehmen? Welcher Zeitplan schwebt ihm für die Projektierung vor? Auf wann ist mit der Festsetzung der Baulinien zu rechnen?
3. Welche Kredite werden für die nächsten Planungsschritte benötigt, und wann legt der Regierungsrat dem Kantonsrat einen ersten Projektierungskredit vor (in welcher Höhe)?
4. Welche Etappierung des Mittelverteilers wird er in Aussicht nehmen? Welche approximativen Kosten werden für die einzelnen Etappen anfallen?
5. Glaubt der Regierungsrat in der Lage zu sein, bis zur Eröffnung der «Grün 2005» den Mittelverteiler bis vor deren Tore erstellen und in Betrieb nehmen zu können? Mit welchen Bau- und jährlichen Betriebskosten müsste für diese erste Etappe gerechnet werden? Mit welchen Einnahmen müsste gerechnet werden, um einen «anständigen» Kostendeckungsgrad erreichen zu können?
6. Mit welchen Bau- und jährlichen Betriebskosten rechnet der Regierungsrat für den gesamten Mittelverteiler?
7. Wie will der Regierungsrat den Mittelverteiler finanzieren, da der «Fonds für den öffentlichen Verkehr» in den letzten Jahren auf Antrag des Regierungsrates mit weniger als den vom Gesetz vorgeschriebenen jährlich 70 Mio. Franken gespiesen wurde?
8. Welche anderen Ausbauvorhaben des öffentlichen Verkehrs müssten zugunsten des Mittelverteilers zurückgestuft werden?
9. Auf welchen wirtschaftlichen Berechnungen baut der Mittelverteiler auf? Welche Personen-Frequenzen werden auf den einzelnen Streckenabschnitten in den jeweiligen Tagesabschnitten erwartet?
10. Mit welchen jährlichen Betriebskosten rechnet der Regierungsrat für den Mittelverteiler, und welche Anteile haben die durch den Mittelverteiler bedienten Gemeinden zusätzlich zu den bisherigen Beiträgen an den ZVV zu leisten?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage von Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, wird wie folgt beantwortet:

Ausgangslage

Aufgrund des grossen Entwicklungspotentials und seiner besonderen Verkehrsgunst stellt das mittlere Glattal einen interessanten Markt für den öffentlichen Verkehr dar: Es ist mit einer zukünftigen Zunahme von bis zu 60000 Zupendlern zu rechnen. Umgekehrt ist die Erschliessung der verschiedenen Zentrumsgebiete mit einem attraktiven, leistungsfähigen Verkehrssystem Voraussetzung für die angestrebte Siedlungsdichte und Siedlungsqualität.

Auch für den landseitigen Verkehr vom und zum Flughafen ist die Stadtbahn von grosser Bedeutung. Die Alternative besteht in einer dezentralen Ansiedlung von Arbeitsplätzen, welche für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr nachteilig wäre und das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs begünstigen würde.

Im Hinblick auf die angestrebte hohe Leistungsfähigkeit, die direkte Linienführung und den Komfort der Stadtbahn wird ihre Funktion mit «Mittelverteiler» umschrieben. Diese Funktion unterscheidet sich von derjenigen der S-Bahn. Diese muss, um mit kurzen Reisezeiten attraktiv zu bleiben, ihre Funktion als Grobverteiler beibehalten. Deshalb kann sie die im Glattal zu erwartenden starken Verkehrsströme nicht direkt bis zu den Arbeitsorten führen. Die Stadtbahn nimmt die starken Verkehrsströme an den verschiedenen Bahnhöfen im Dreieck Flughafen–Oerlikon–Stettbach auf und bringt die Fahrgäste zu den Zielorten.

Der Nachfrageentwicklung muss der öffentliche Verkehr sowohl kurz- als auch langfristig Rechnung tragen: Langfristig durch die vorsorgliche Sicherung des Verkehrsraums für die Stadtbahn, kurzfristig durch einen Vorläuferbetrieb mit Bussen. Beide Stossrichtungen sind in den Jahren 1993 und 1995 mit den kantonsrätlichen Grundsätzen vorgegeben worden.

Projekttablauf

Nachdem in den vorangehenden Projektphasen 1–5 die Linienführung der Stadtbahn und deren Eintragung im kantonalen Richtplan sowie die Wahl des Verkehrssystems im Vordergrund standen, hat die folgende Phase 6 die Sicherung des Verkehrsraums durch Baulinien zum Ziel. Die Sicherung des Verkehrsraums für die Stadtbahn erfolgt gemäss den Grundsätzen des Kantonsrates vom 10. Mai 1993 im Sinne einer Vorsorge, um die Infrastruktur bei Bedarf kostengünstig und termingerecht bereitstellen zu können. Die Baulinien werden voraussichtlich bis Ende 2000 festgelegt werden können.

Entscheidend für die Realisierung der Stadtbahn wird sein, ab welchem Zeitpunkt von einem ausreichenden Nachfragepotential ausgegangen werden kann. Die Realisierung kann nicht von der Durchführung einer einzigen Ausstellung abhängig sein, auch wenn diese vorübergehend mit einem hohen Verkehrsaufkommen verbunden ist. Voraussetzung für die Realisierung wird die erfolgreiche Durchführung einer Volksabstimmung über den Baukredit und die Genehmigung des Projekts im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens sein. Mit der Inbetriebnahme kann, aufgrund der erforderlichen Projektierungs- und Realisierungsschritte, frühestens ab 2005 gerechnet werden.

Projektorganisation und -kosten

Das Projekt wurde Anfang 1998 an die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) übertragen, welche für das Angebot in diesem Verkehrsraum verantwortlich sind. Auf den gleichen Zeitpunkt hat ein vollamtlicher Projektleiter, gleichzeitig Leiter der neu eingeführten Unternehmenssparte «Stadtbahn» der VBG, sein Amt angetreten. Der Projektleiter ist einem als «Stadtbahnausschuss» bezeichneten Verwaltungsratsausschuss unterstellt. Der Ausschuss setzt sich aus den Gemeindepräsidenten der Standortgemeinden der Stadtbahn, einem Mitglied des Stadtrates von Zürich und dem Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes zusammen.

Grundlage für das Baulinienverfahren, das mit dem Konzessionsverfahren kombiniert wird, bildet ein generelles Projekt, das im Auftrag der VBG hauptsächlich von Ingenieurbüros erstellt werden wird. Für Personal- und Sachaufwand der Sparte Stadtbahn und die externen Aufträge ist mit rund 8 Mio. Franken, verteilt auf drei Jahre, zu rechnen. Diese Ausgaben werden aus dem Rahmenkredit des ZVV bestritten. Es ist deshalb nicht vorgesehen, dem Kantonsrat einen separaten Projektierungskredit zu unterbreiten. Die Planungs- und Projektierungskosten für die Realisierung werden in den Baukredit integriert und dannzumal dem Kantonsrat unterbreitet.

Die Trägerschaft für Infrastruktur und Betrieb der Stadtbahn ist heute noch offen. Es steht jedoch fest, dass die Investitionen nicht unmittelbar durch den Verkehrsverbund erfolgen werden; §3 Personenverkehrsgesetz sieht vor, dass die Investitionen Sache der Verkehrsunternehmen sind. Für das vorliegende Projekt wird auch zu prüfen sein, ob die Trägerschaft für Infrastruktur und Betrieb zu trennen ist.

Investitionen und Folgekosten

Gemäss den vorliegenden Schätzungen ist für den Vollausbau des Stadtbahnsystems mit Investitionen von 560 Mio. Franken (Landerwerb, feste Anlagen und Rollmaterial) zu rechnen. Die Betriebskosten belaufen sich auf 37 Mio. Franken pro Jahr (Personal- und Sachkosten sowie Amortisation; Zinskosten fallen nur für das Rollmaterial an, da die

Finanzierung der festen Anlagen durch den Verkehrsfonds erfolgt). Differenzierte Berechnungen für einzelne Bauetappen liegen nicht vor.

Der Kostendeckungsgrad ist abhängig von der Nachfrageentwicklung. Diese wird im wesentlichen durch drei Faktoren beeinflusst:

1. Wachstum der Zahl der Einwohner und Arbeitsplätze;
2. Attraktivitätssteigerung der Stadtbahn im Vergleich zum heutigen Busbetrieb;
3. Verlagerungseffekte auf den öffentlichen Verkehr infolge der zunehmenden Überlastung der Hochleistungsstrassen.

Aufgrund der komplexen Verhältnisse kann die Wirtschaftlichkeit der Stadtbahn aus heutiger Sicht nur grob abgeschätzt werden. Nimmt man eine Überbauung der heute noch unüberbauten Bauzonen von 25% bzw. 50% an, kann der Kostendeckungsgrad der Stadtbahn auf 40% bzw. 60% geschätzt werden.

Bei einer Nutzung des noch unüberbauten Baulandes zu 50% werden für die höchstbelasteten Querschnitte in der Lastrichtung in der Hauptverkehrszeit am Morgen folgende Passagierzahlen pro Stunde prognostiziert:

Bahnhof Oerlikon–Airgate 3200
Ambassdor–Stelze 1700
Bahnhof Glattbrugg–Cher 2300
Bahnhof Wallisellen–Herti 1800
Bahnhof Stettbach–Ringstrasse 1600

Die zusätzlichen Beiträge der Standortgemeinden an den Verkehrsverbund können lediglich aufgrund der heutigen Verhältnisse abgeschätzt werden und lassen sich nur beschränkt langfristig extrapolieren. Die aktuellen Berechnungen für die zusätzlichen Beiträge belaufen sich für sämtliche betroffenen Gemeinden auf rund 6 Mio. Franken pro Jahr. Dabei ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass die Siedlungsentwicklung, welche Voraussetzung für die Realisierung der Stadtbahn ist, wesentlichen Einfluss auf die Steuereinnahmen dieser Gemeinden haben wird.

Verhältnis der Stadtbahn zu anderen Investitionsprojekten

Eine Bevorzugung der Stadtbahn gegenüber anderen Ausbauprojekten, vor allem solchen der S-Bahn, ist nicht vorgenommen worden. Aus heutiger Sicht ist der Entscheid über diese Frage verfrüht, weil weder Zeitpunkt und Umfang sämtlicher Investitionen abschliessend definiert werden können, noch die künftigen finanziellen Rahmenbedingungen bekannt sind. Auch wenn gegenwärtig die Einlagen in den Verkehrsfonds – als Beitrag zu Sanierung des Staatshaushaltes – reduziert erfolgen, werden die Investitionsmittel auf lange Sicht zur Verfügung gestellt werden müssen, wenn die betreffende Infrastruktur zur Entwicklung der Schlüsselregion mittleres Glattal und damit zum Wohl des ganzen Wirtschaftsraums Zürich notwendig ist.

Vorläuferbetrieb mit Bussen als kurz- und mittelfristige Massnahme

Abgesehen von der Vorsorge für ein schienengebundenes Verkehrssystem wird gegenwärtig gestützt auf einen Grundsatz des Kantonsrates vom 6. März 1995 ein Vorläuferbetrieb mit Bussen vorbereitet. Die erste Etappe wird auf den Fahrplanwechsel 1999 in Betrieb genommen werden können. Linienführung und Betrieb werden nachfolgend etappenweise an die künftige Stadtbahn angenähert. Ziel ist es, Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit des Bussystems laufend zu verbessern und damit der wachsenden Nachfrage gerecht zu werden. Gestützt auf die Nachfrageentwicklung wird es möglich sein, den Realisierungszeitpunkt für die Stadtbahn zuverlässig abzuschätzen und das Investitionsrisiko für die Stadtbahn zu minimieren.

Zusammenfassung

Die im kantonalen Richtplan vorgezeichnete qualitative und quantitative Siedlungs- und Verkehrsentwicklung des mittleren Glattals ist für die Entwicklung des gesamten Wirtschaftsraums Zürich von zentraler Bedeutung; die Stadtbahn bildet einen integrierenden Bestandteil. Sie eröffnet die Chance für eine qualitativ hochstehende urbane Arbeits- und Lebenswelt. Mit dem Vorläuferbetrieb wird die Verkehrsbedienung schrittweise verbessert.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi