

3843

KR-Nr. 401/1997

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zum Postulat KR-Nr. 401/1997 betreffend
Umfassende Planung und Projektierung
des gesamten Schienenverkehrsnetzes
(Stadtbahnnetz) im mittleren Glattal**

(vom 21. März 2001)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 4. Mai 1998 folgendes von Kantonsrätin Dorothee Jaun, Fällanden, sowie den Kantonsräten Peter Stirnemann und Hartmuth Attenhofer, Zürich, am 24. November 1997 eingereichte Postulat zur Prüfung überwiesen:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Planungs- und Projektierungsarbeiten für den «Mittelverteiler» mit den Stadtbahn- und Tramstrecken im Bereich des mittleren Glattals gemäss den Richtplänen der Regionen Glattal und Stadt Zürich zu koordinieren. Darauf abgestützt ist ein Finanzplan für das gesamte Stadtbahnssystem Glattal zu erstellen.

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

1. Ausgangslage

Um die Entwicklungsfähigkeit des Grossraums Zürich sicherzustellen, sind im kantonalen Richtplan elf Zentrumsgebiete ausgeschieden worden. Drei davon befinden sich im mittleren Glattal: Zürich Nord (Städte Zürich und Opfikon), Kloten-Opfikon und Wallisellen-Zürich/Dübendorf. Sowohl das mittlere Glattal als auch die angrenzenden Zürcher Stadtkreise 11 und 12 befinden sich in starkem wirtschaftlichem Aufschwung. Im Zeitraum 1995 bis 1998 haben die Beschäftigten in der Region Glattal um 6,5% zugenommen, während über den gleichen Zeitraum im ganzen Kanton die Beschäftigten um 1,1% abgenommen haben. Mit dem Aufschwung der Konjunktur hat

die Bautätigkeit im Glattal weiter sehr stark zugenommen. Gestützt auf die kommunalen Bau- und Zonenordnungen (Stand 1998) kann innerhalb der ausgeschiedenen Bauzonen in den Glattal-Gemeinden und den neuen Zentrumszonen bei den Beschäftigten von einem Wachstumspotenzial von rund 80% ausgegangen werden. Bei den Einwohnerinnen und Einwohnern wird ebenfalls ein gewisses Wachstumspotenzial vorhergesagt, das aber deutlich unter den Beschäftigtenzahlen liegt. Die Zupendlerströme werden dadurch spürbar ansteigen.

Das eingeleitete und vorhergesagte Siedlungswachstum im Glattal, der grosse Einkaufsverkehr und der durch die steigende Bedeutung des Flugverkehrs ausgelöste landseitige Verkehr des Flughafens werden das bereits heute zeitweise überlastete Verkehrsnetz noch zusätzlich beanspruchen.

Um den sich abzeichnenden Verkehrszunahmen zu begegnen, setzt sich der Kanton Zürich mit dem kantonalen Richtplan vom 31. Januar 1995 (einschliesslich Teilrevision gemäss Vorlage 3521 b vom 22. September 1997 bezüglich Änderungen der Linienführung der Stadtbahn Glattal) das Ziel, dass neue Verkehrsbedürfnisse insgesamt nicht zu einer überproportionalen Vermehrung des motorisierten Individualverkehrs führen dürfen. Diese gesamtkantonale Vorgabe wird im regionalen Richtplan weiter konkretisiert, der vom Regierungsrat 1998 festgesetzt wurde. Demnach ist die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen sicherzustellen und zu verbessern, der Flächenbedarf des Verkehrssystems möglichst klein zu halten und die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Um die Funktionsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems in der Region Glattal auch längerfristig gewährleisten zu können, muss der Anteil des öffentlichen Verkehrs gemäss regionalem Richtplan bei den Zupendlern in die Region Glattal von 27% (1998) bis 2010 auf 45% bis 55% zunehmen. Anpassungen und Ergänzungen von Staatsstrassen sind gemäss regionalem Richtplan dort vorgesehen, wo sie für eine einwandfreie Abwicklung des öffentlichen Verkehrs notwendig sind (Stautrecken), die Bevölkerung vor Immissionen und Verkehrsgefahren schützen (Umfahrungen) oder zur Ausmerzung unausgewogener Verkehrsbelastungen im regionalen Strassennetz (Engpässe) dienen.

2. Regionale Gesamtverkehrskonzeption Glattal

Sowohl die Stadtbahn, deren Planung mit der Einreichung des Gesuchs um eine Infrastrukturkonzession beim Bundesamt für Verkehr bereits sehr weit fortgeschritten ist, als auch gewisse Tramverlänge-

rungen werden neben Anpassungen am Bus- und Bahnangebot einen grossen Beitrag zur Bewältigung des Verkehrs zu leisten haben. Die Erfüllung der Ziele des kantonalen und des regionalen Richtplans bedingt sowohl einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr als auch eine über sämtliche Verkehrsträger (motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr) hinweg koordinierte Planung. Daher wird die Zweckmässigkeit und die Etappierung von allfälligen Tramverlängerungen im Rahmen des Projektes «Gesamtverkehrskonzeption Glattal» des Amtes für Verkehr überprüft. Insbesondere soll aufgezeigt werden, zu welchem Zeitpunkt die Erstellung der einzelnen in den regionalen Richtplänen der Region Glattal und der Stadt Zürich bereits eingetragenen Tramnetzerweiterungen zweckmässig sein wird. Die Bearbeitung erfolgt in enger Koordination mit Vertretern der Region (Planungsgruppe Glattal, Verkehrsbetriebe Glattal VBG, Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich VBZ) sowie des Kantons (Amt für Raumordnung und Vermessung, Tiefbauamt, Zürcher Verkehrsverbund ZVV, Verkehrspolizei, Amt für Verkehr).

3. Planung von Stadtbahn und Tramergänzungen im mittleren Glattal

Unter Berücksichtigung der Vorgaben aus den kantonalen und regionalen Richtplänen, wonach die Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten ist, verfolgen der Kanton, die Region Glattal und die Stadt Zürich für das Wachstumsgebiet Glattal die folgenden Stadtbahn- und Tramprojekte:

Stadtbahn Glattal

Die Planung der Stadtbahn erfolgt durch die VBG im Auftrag des ZVV. Im Sommer 2000 wurde das Gesuch um eine Infrastrukturkonzession beim Bundesamt für Verkehr für die 1. Etappe eingereicht, welche die Strecken Bahnhof Oerlikon–Glattbrugg–Flughafen Fracht/OPS und Stettbach–Wallisellen–Flughafen umfasst. Die Erteilung dieser Konzession durch den Bundesrat wird in den nächsten Wochen erwartet. Für die Strecken der Stadtbahn liegt das Vorprojekt vor. Im Jahr 2001 wird das Bauprojekt erarbeitet, enthaltend die Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von $\pm 10\%$. Dieses Bauprojekt dient als Grundlage für eine Kreditvorlage an den Kantonsrat und für den Landerwerb sowie für das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren. Das gesamte Investitionsvolumen wird auf rund 540 Mio. Franken geschätzt. Die Inbetriebnahme eines ersten Streckenabschnittes ist nach heutigem Planungsstand im Jahr 2005 vorgesehen. Weitere Etappen wie der bereits im kantonalen Richtplan enthaltene Ab-

schnitt Fracht/OPS-Kloten Grindel, der durch die Gemeinde Bassersdorf beantragte Richtplaneintrag eines Abschnittes Kloten Grindel-Bassersdorf sowie eine allfällige Verlängerung nach Dübendorf werden im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes Glattal geprüft.

Tram Zentrum Zürich Nord-Affoltern

Mit dieser Tramstrecke soll das ehemalige Industrieareal Zürich Nord erschlossen werden, in dem 6500 Einwohnerinnen und Einwohner und 17 000 Beschäftigte Platz finden werden. Das Erschliessungspotenzial in Affoltern beträgt 16 000 Einwohnerinnen und Einwohner und 25 000 Beschäftigte und dürfte gemäss Schätzungen der VBZ ein Nachfragepotenzial von 20 000 bis 25 000 Personenfahrten pro Tag auslösen. Die Investitionssumme wird auf 70 Mio. Franken geschätzt.

Tram Glattbrugg

Mit einer Verlängerung der heutigen Linie 14 von Seebach nach Glattbrugg soll der Zusammenschluss mit der Stadtbahn Glattal hergestellt werden. Das Erschliessungspotenzial entlang der Siedlungsachse Schaffhauserstrasse beträgt 12 000 Einwohnerinnen und Einwohner und 12 000 Beschäftigte und dürfte eine Nachfrage von 15 000 bis 20 000 Personenfahrten pro Tag auslösen. Die Investitionen werden auf 20 Mio. Franken geschätzt.

Tram Wallisellen

Mit der Erweiterung der heutigen Linie 9 soll das Glattzentrum mit durchschnittlich 30 000 Besucherinnen und Besuchern pro Tag mit dem Stadtkreis 12 verbunden werden. Erwartet werden 15 000 Personenfahrten pro Tag, und die Investitionen werden auf 35 Mio. Franken geschätzt.

Tram Stettbach-Hochbord-Bahnhof Dübendorf

Der Abschnitt Stettbach-Hochbord ist im Projekt der Stadtbahn bereits enthalten. Die Weiterführung zum Bahnhof Dübendorf wird zu einem späteren Zeitpunkt geprüft.

Koordination der Planung

Für die Koordination der verschiedenen Tramprojekte der Stadt Zürich und des Stadtbahnprojektes im mittleren Glattal wurde unter Leitung des ZVV eine Arbeitsgruppe mit Vertretern von ZVV, VBG und VBZ eingesetzt.

Die laufenden Tram- und Stadtbahnplanungen werden in das erwähnte Projekt für eine regionale Gesamtverkehrskonzeption Glattal einfließen.

4. Finanzierung

Die Infrastrukturinvestitionen für die Stadtbahn und die Tramerweiterungen werden auf Grund von §§ 4 und 30 Personenverkehrsgesetz (PVG, LS 740.1) durch den Verkehrsfonds finanziert. Im Rahmen der Arbeiten für die kantonale Gesamtverkehrskonzeption wurden die Investitionsplanung und der damit zusammenhängende Finanzierungsbedarf für die Erweiterung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im ganzen Kanton Zürich über einen Zeitraum von 25 Jahren abgeschätzt.

Dabei zeigt sich, dass die Höhe der notwendigen Investitionen, aber vor allem auch deren zeitliche Konzentration (insbesondere der Projekte Stadtbahn Glattal, Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich, die 3. Teilergänzung der S-Bahn Zürich sowie die gleichzeitig geplanten Tramausbauten) in den Jahren 2005 bis 2012 den Verkehrsfonds stark belasten. Dies bedingt eine klare Prioritätenregelung bezüglich der einzelnen Investitionsprojekte. Wie u. a. im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan KEF 2001–2004 festgehalten, zeigen Modellrechnungen, dass die Fondseinlagen ab 2002 für längere Zeit auf real 95 Mio. Franken erhöht werden müssen.

Aus heutiger Sicht lassen sich neben den Grossprojekten «Stadtbahn Glattal» und «Bahnhof Löwenstrasse» (Vorlage 3817, Bericht und Antrag des Regierungsrates zur Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» – kein Flügelbahnhof – In den Tunnel statt 4-gleisig durch Wohnquartiere [Für einen Durchgangsbahnhof in Zürich HB mit einem Tunnel nach Oerlikon]) zwischen 2006 bis 2010 gewisse Traminfrastrukturmassnahmen finanzieren. Die Festlegung der Prioritäten und Etappierungen sind im Rahmen der kantonalen und regionalen Verkehrsplanung unter Einbezug der Stadt Zürich festzulegen, wobei auch andere Projekte wie z. B. das Tram Pfingstweid zur Erschliessung des Entwicklungsgebietes Zürich West zu berücksichtigen sind.

5. Zusammenfassung und Antrag

Die Dynamik der Siedlungsentwicklung im mittleren Glattal und das hohe Verkehrsaufkommen, das bereits heute zu Überlastungen im Verkehrsnetz führt, erfordern eine gezielte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Gemäss den Vorgaben aus der Richtplanung soll der öffentliche Verkehr seinen Anteil gegenüber dem motorisier-

ten Individualverkehr deutlich steigern. Vor diesem Hintergrund hat die Stadtbahn- und Tramplanng in diesem Gebiet eine grosse Bedeutung.

Auf kantonaler Ebene wird zurzeit ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Für das Gebiet der Region Glattal wird dieses Konzept noch vertieft. Diese beiden Konzepte liegen Ende 2001 vor und dienen im Bereich Verkehr zur Beurteilung der Investitionen in ihrer Wirkung und Dringlichkeit. Der Regierungsrat wird den Investitionsbedarf mit diesen Grundlagen beurteilen können und eine langfristige, zielgerichtete und damit wirkungsorientierte Finanzplanung vornehmen können.

Mit der Gesamtverkehrsplanung als Grundlage für die Stadtbahn- und Tramstrecken und der damit zusammenhängenden Finanzplanung sind die Forderungen des Postulates erfüllt.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 401/1997 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

| | |
|------------------|----------------------|
| Die Präsidentin: | Der Staatsschreiber: |
| Führer | Husi |