

Sitzung vom 5. Juni 1991

1837. Anfrage

Kantonsrätin Ruth Genner, Zürich, hat am 11. März 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Am 3. Juli 1989 beschloss der Kantonsrat einen Staatsbeitrag von 19 Millionen Franken an die Erstellung der Doppelspur an der SBB-Strecke Zollikon-Küsnacht. Dieses Bauobjekt wurde aus dem Gesamtpaket der 2. Teilergänzungen zur S-Bahn herausgelöst, mit der Begründung, dass dieser Doppelspurabschnitt so schnell wie irgend möglich realisiert werden solle. Auf der Meilener Linie S 7, deren Fahrplan äusserst angespannt und deshalb leicht verspätungsanfällig ist, wäre die Doppelspur zur Konsolidierung des Betriebs dringend notwendig. Bis heute wurde mit dem Bau nicht begonnen.

Ich gestatte mir deshalb, dem Regierungsrat folgende Fragen zu stellen:

1. Aus welchen Gründen wurde mit dem Bau der Doppelspur Zollikon-Küsnacht, welche als Vorausmassnahme zu den S-Bahn-Teilergänzungen geplant war, noch nicht begonnen?
2. Wird das Fahrplankonzept 1993 am rechten Zürichseeufer mit den neuen Linien S 3 und S 16 termingerecht realisiert werden können?
3. Die Verzögerungen für die zweiten Teilergänzungen zur S-Bahn ergeben sich insbesondere durch verschiedene Ämter in Bern. Ist der Regierungsrat willens, sich mit allen Mitteln dafür einzusetzen, dass die nötigen Baubewilligungen erteilt werden können?
4. Die Bauverzögerungen haben nicht nur Auswirkungen auf den S-Bahn-Betrieb, die Bauverzögerungen werden auch zu Kostenüberschreitungen führen. Mit welchen zusätzlichen Kosten muss gerechnet werden? Steht der Regierung ein hinreichendes Instrument zur Kostenkontrolle zur Verfügung?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Ruth Genner, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Staatsbeitrag an die Doppelspur Zollikon-Küsnacht wurde aus dem Rahmenkredit für den Ausbau von SBB-Anlagen herausgelöst und dem Kantonsrat in einer besonderen Vorlage beantragt, um die Verwirklichung dieses Projektes so früh wie möglich einzuleiten und die Massierung von gleichzeitigen Baustellen am rechten Zürichseeufer zu vermeiden. Am 3. Juli 1989 hat der Kantonsrat den Beitrag bewilligt.

Im Sinne dieses Beschlusses wurde dieses Projekt auch bei den SBB mit besonderer Priorität behandelt. Das bereits am 21. Juni 1989 beim Bundesamt für Verkehr eingereichte Auflageprojekt wurde zwischen dem 15. September und dem 16. Oktober 1989 in den Gemeinden öffentlich aufgelegt. Nach den ersten Einigungsverhandlungen vor der Eidgenössischen Schätzungskommission konnte das Auflageprojekt samt den eingegangenen Einsprachen am 12. Dezember 1989 wieder an das Bundesamt zurückgeleitet werden. In der kantonalen Stellungnahme vom 17. Oktober 1989 mussten ergänzende Angaben für die Beurteilung der Lärmbelastung im Betrieb und der vorzusehenden Lärmschutzmassnahmen verlangt werden. Diese Ergänzungen wurden im Verlauf des Frühjahrs 1990 durch die SBB zusammen mit den Fachstellen des Kantons erarbeitet. In der Folge beschäftigte das Verfahren verschiedene Bundesämter mit dem Resultat, dass am 31. Juli 1990, also 13 Monate nach der Einreichung der Pläne, vom Bundesamt für Verkehr mitgeteilt wurde, vor der rechtsgültigen Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen könne keine Plangenehmigung

verfügt werden. Seither sind weitere Zusatzuntersuchungen und Berichte erstellt worden, deren Beurteilung durch die Amtsstellen des Bundes wegen deren Überlastung mit andern Aufgaben wiederum mehr Zeit in Anspruch nahm, als bisher üblich war. Nach neuesten Auskünften aus dem Bundesamt für Verkehr sind die notwendigen Untersuchungen nun abgeschlossen, so dass mit einiger Wahrscheinlichkeit noch vor den Sommerferien mit der Plangenehmigungsverfügung gerechnet werden kann. Da die Projekt- und Kreditgenehmigungen durch Generaldirektion SBB und Regierungsrat bereits vorliegen und die Submission durchgeführt ist, könnten die Bauarbeiten dann rasch in Angriff genommen werden.

Als Folge der sehr langen Dauer des Plangenehmigungsverfahrens erfährt auch die Fertigstellung der betroffenen Anlagen eine Verzögerung, die kaum mehr aufgeholt werden kann. So kann die zweite S-Bahn-Linie zwischen Zürich und Herrliberg nicht wie ursprünglich geplant 1993, sondern frühestens 1994 eingeführt werden. Auch dies setzt allerdings voraus, dass die Projekte zwischen dem Riesbachtunnel und Zollikon im Plangenehmigungsverfahren nicht die gleiche Verzögerung erfahren wie die Doppelspur Zollikon-Küsnacht. Die Einführung eines Schnellzugs für den oberen Teil des rechten Zürichseeufers ist für den Fahrplanwechsel 1995 vorgesehen. Dieses Ziel scheint zurzeit noch erreichbar, wenn im Plangenehmigungsverfahren keine besonderen Verzögerungen entstehen.

Die Verzögerungen bei der Plangenehmigung entstehen zu einem grossen Teil aus der Überlastung der für die Beurteilung zuständigen Ämter. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die neue Umweltschutzgesetzgebung noch nicht zu einer eingespielten Praxis geführt hat. Die damit verbundenen Unsicherheiten und Zusatzuntersuchungen bewirken neben einem erheblichen Aufwand auch unvorhergesehene Verzögerungen. Es ist anzunehmen, dass die Abklärungen und Verfahren zum Umweltschutz mit einer zunehmend eingespielten Praxis gezielter und mit verhältnismässigem Aufwand durchgeführt werden können, was auch eine speditivere Abwicklung des Plangenehmigungsverfahrens ermöglichen sollte. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass dieses Verfahren nicht durch Zusatzforderungen, die das gesetzlich notwendige und sachlich gerechtfertigte Mass übersteigen, verzögert wird.

Bezogen auf den Kostenstand zum Zeitpunkt der Kreditbewilligung bewirken die Bauverzögerungen allein keine Kostenüberschreitung. Die aktuellen Kosten steigen jedoch im Rahmen der Bauteuerung an, wie dies bei allen Investitionsprojekten üblich ist, die über mehrere Jahre hinweg realisiert werden. Dabei ist die anfallende Bauteuerung um so grösser, je mehr sich die Realisierung verzögert. Effektive Mehrkosten können sich aus erhöhten Anforderungen aus der Umweltschutzgesetzgebung und dem daraus resultierenden Planungsaufwand sowie aus Landpreissteigerungen, die über die Entwicklung der Baukosten hinausgehen, ergeben. Für die Kostenüberwachung werden die zu erwartenden Kosten zweimal jährlich ermittelt und die erkennbaren Abweichungen rapportiert. Im Moment ist die Bandbreite der möglichen Endkosten noch relativ gross, weil die zahlreichen Einzelprojekte noch einen sehr unterschiedlichen Bearbeitungsstand aufweisen. Verlässliche Angaben werden darum erst gemacht werden können, wenn für die Mehrheit der Einzelobjekte Vorprojekte vorliegen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft, der öffentlichen Bauten und der Finanzen.

Zürich, den 5. Juni 1991

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller