

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 134/2003

Sitzung vom 16. Juli 2003

1026. Anfrage (Gefährdung der Bahninfrastruktur des Kantons Zürich durch das Bundessparprogramm)

Kantonsrat Hartmuth Attenhofer, Zürich, hat am 5. Mai 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Der Bundesrat hat dieser Tage sein Sparprogramm bekannt gegeben, das tief greifende Einschnitte in die Bahninfrastruktur des Kantons Zürichs bringt. So könnte der vom Zürchervolk mit überwältigender Mehrheit gutgeheissene Durchgangsbahnhof Löwenstrasse zurückgestellt werden. Hirzel- und Zimmerbergtunnel könnten vom gleichen Schicksal betroffen sein. Das Jahrhundertprojekt Bahn 2000 soll ebenfalls deutliche Abstriche erfahren. Die strategische Bedeutung der Zürcher Bahninfrastruktur für die ganze Schweiz ist vom Bundesrat offensichtlich verkannt worden.

Der Kanton Zürich hat grosse Infrastrukturvorhaben im Bahnbereich aufgegleist, deren Verwirklichung durch die bundesrätlichen Sparideen nicht nur verzögert wird, sondern akut gefährdet ist. Ausserdem werden Planung und Koordination (Bahn 2000, Teilergänzung S-Bahn usw.) der öffentlichen Infrastruktur dadurch erschwert und vor allem verteuert.

In diesem Zusammenhang drängen sich folgende Fragen auf:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat das Bundessparprogramm bezüglich der Bahninfrastruktur des Kantons Zürich und der Schweiz?
2. Wie wehrt sich der Regierungsrat gegen die offensichtlich standortschädigenden Sparvorschläge des Bundes?
3. Welche Folgekosten sind auf Grund des bundesrätlichen Sparvorschlags für den Kanton Zürich zu erwarten?
4. Welche Auswirkungen wird das bundesrätliche Sparprogramm auf das regierungsrätliche Sanierungsprogramm 04 haben?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hartmuth Attenhofer, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Am 30. April 2003 hat der Bundesrat seine Sanierungsstrategie für die Bundesfinanzen konkretisiert und ein entsprechendes Massnahmenpaket vorbereitet. Am 2. Juni 2003 hat das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) das Vernehmlassungsverfahren über die Entlas-

tungsmassnahmen 2003 für den Bundeshaushalt eröffnet. Laut den Erlassentwürfen sollen die Entlastungen bis 2006 insgesamt 3,5 Mrd. Franken betragen. Davon fallen 3 Mrd. Franken als Kürzungen auf der Ausgabenseite an. Von diesen 3 Mrd. Franken soll der öffentliche Verkehr 350 Mio. Franken oder 11,7% übernehmen, obwohl der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Gesamtausgaben lediglich 8,4% beträgt. Der öffentliche Verkehr wird somit durch die Entlastungsmassnahmen überproportional belastet.

Das Entlastungsprogramm des Bundes sieht im öffentlichen Verkehr für die Jahre 2004–2006 folgende Kürzungen vor (in Mio. Franken):

Jahr	2004	2005	2006
Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV)	50	125	150
Leistungsvereinbarung SBB (Investitionen)	15	91	130
Abgeltung des Regionalen Personenverkehrs	–	30	40
Trasseepreissubvention	–	–	20
Behindertengesetz	–	6,5	10
Total	65	252,5	350

Die Bahninfrastruktur des Kantons Zürich ist durch die Kürzungen beim Fonds zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV) und bei der Leistungsvereinbarung SBB direkt betroffen.

Über den FinöV-Fonds sollen auf dem Gebiet des Kantons Zürich der Zimmerbergbasistunnel sowie der Hirzeltunnel finanziert werden. Laut Ausführungen des Bundesamtes für Verkehr sollen als Folge des Entlastungsprogramms der Baubeginn des Zimmerbergbasistunnels verzögert und der Hirzeltunnel zurückgestellt werden. Ferner sind über den FinöV-Fonds Ausbauten im Rahmen der Verbesserung der Anschlüsse der West- und der Ostschweiz an das Europäische Eisenbahnhochleistungsnetz (HGV) sowie der 2. Etappe von Bahn 2000 (B22) vorgesehen. Die Botschaften für diese beiden Projekte befinden sich in der Phase der Erarbeitung. Über Neu- und Ausbauten auf dem Gebiet des Kantons Zürich können daher noch keine konkreten Aussagen gemacht werden. Es ist aber davon auszugehen, dass im Kanton Zürich neben den HGV-Ausbauten auf der Strecke Zürich–Schaffhausen vor allem die Leistungssteigerung für die Strecke Oerlikon–Winterthur betroffen ist.

Über die Leistungsvereinbarung SBB werden auf dem Gebiet des Kantons Zürich der laufende Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen vom Bund mit finanziert. Ebenfalls mit finanziert werden die

Ausbauten zu den 3. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich, die Durchmesselinie Altstetten/Wiedikon–Oerlikon (insbesondere der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse) sowie das Programm zur Erneuerung der Regionalbahnhöfe (RV 05). Gemäss den zurzeit vorliegenden Informationen und ergänzenden Aussagen des Bundesamtes für Verkehr und der SBB AG sind die Ausbauten zu den 3. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich nicht von den Sparmassnahmen betroffen. Für den Durchgangsbahnhof Löwenstrasse wird jedoch eine Verzögerung des Baubeginns und somit der Inbetriebnahme um drei Jahre (2015 statt 2012) prognostiziert, und beim Programm RV 05 sind grössere Verzögerungen bei der Umsetzung vorgesehen.

Die Auswirkungen des vom Bund vorgelegten Sparprogramms sind je nach betroffenem Objekt unterschiedlich zu beurteilen. Besonders schwer wiegend wirkt sich die Verzögerung beim Bau des vertraglich gesicherten Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse aus. Der Hauptbahnhof Zürich ist die weitaus wichtigste Drehscheibe im regionalen, nationalen und internationalen Verkehr und damit ein Kernelement des schweizerischen Schienenverkehrsnetzes. Schon heute wird er täglich von 350 000 Ein- und Aussteigenden benutzt, und es gibt keinerlei Anzeichen dafür, dass die Mobilität in Zukunft abnehmen wird. Im Gegenteil: Allein im Wirtschaftsraum Zürich ergeben die Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 für den internationalen Verkehr eine Steigerung des Passagieraufkommens von 100%, für den nationalen Verkehr von 50% und für die S-Bahn von 30%. Die für die Bewältigung dieses Aufkommens notwendigen Angebotsstrategien hängen direkt vom Bau des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse ab, der die wachsenden Strecken- und Knotenbelastungen in der Drehscheibe Zürich auffangen muss (Vorlage 3817a). Eine Verzögerung beim Bau dieses Durchgangsbahnhofs wirkt sich daher nicht nur negativ auf den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich aus, sie beeinflusst auch die Weiterentwicklung des gesamten Schienenverkehrs in der Schweiz. Hinzu kommt, dass die vom Bund prognostizierte Verzögerung von drei Jahren bei der Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse nicht plausibel ist. Auf Grund der heute vorliegenden Informationen wird die Umsetzung des Entlastungsprogramms zu einer weit grösseren Verzögerung führen. Der negative Effekt auf das Netz wird noch verstärkt, indem die Umsetzung der dringend notwendigen Leistungssteigerung für die Strecke Oerlikon–Winterthur, die schon durch die bisherigen Einsparungs-bemühungen im Rahmen des Projektes 2. Etappe Bahn 2000 stark gefährdet ist, durch das Entlastungsprogramm noch mehr bedroht wird. Die heute doppelspurige Strecke bildet die Achillesferse des Bahnnetzes im Kanton Zürich und ist die einzige leistungsfähige Verbindung

Richtung Ostschweiz. Die Kapazitätsgrenzen sind längst erreicht, und der heute schon dringend notwendige Ausbau auf vier Gleise zwischen Flughafen und Winterthur sollte zwingend zeitlich koordiniert mit dem Bau des Durchgangsbahnhofes Löwenstrasse erfolgen.

Die Sparmassnahmen des Bundes treffen somit sowohl beim Durchgangsbahnhof Löwenstrasse wie auch bei der Leistungssteigerung Oerlikon–Winterthur zwei Objekte, die für das gesamte Schienennetz Schweiz von absolut strategischer Bedeutung sind. Bei dieser Ausgangslage treten die Verzögerungen beim Bau des Zimmerbergtunnels etwas in den Hintergrund und jene bei der Umsetzung von RV 05 sind aus heutiger Sicht zwar schmerzhaft, aber verkraftbar. Der vorläufige Verzicht auf den Hirzeltunnel wird hingegen unterstützt.

Im Weiteren ist davon auszugehen, dass infolge der Kürzungen bei der Leistungsvereinbarung SBB die Infrastrukturausbauten für neue, noch nicht zugesicherte Projekte kaum mehr finanzierbar sein werden. Das ist für den Kanton Zürich insofern von Bedeutung, als die Fahrpläne nach Eröffnung des Durchgangsbahnhofes Löwenstrasse netzweit angepasst werden müssen. Dadurch werden voraussichtlich gewisse Änderungen an der Infrastruktur ausserhalb des Kernbereiches nötig wie der Ausbau von Kreuzungsstationen, Doppelspurinseln usw. Wenn diese kleineren Anpassungen wegen der fehlenden Bundesmittel nicht in Angriff genommen werden können, werden auch die Durchmesserslinien weniger Nutzen entfalten.

Neben der Infrastruktur werden die Sparmassnahmen des Bundes auch das Fahrplanangebot im Kanton Zürich treffen. Die angekündigten Einsparungen bei den Abgeltungsbeiträgen für den regionalen Personenverkehr bedeuten für den Kanton Zürich eine Kürzung der Bundesbeiträge von rund 2,6 Mio. Franken (2005) und 3,5 Mio. Franken (2006). Gleichzeitig sieht das vom Regierungsrat dem Kantonsrat unterbreitete Sanierungsprogramm 04 für die Jahre 2005 und 2006 Kürzungen der Kantons- und Gemeindebeiträge an den ZVV von je 5 Mio. Franken vor. Dem ZVV stehen somit im Jahr 2006 gegen 10 Mio. Franken weniger zur Verfügung.

Die Anstrengungen des Bundes zur Haushaltssanierung sind nötig. Angesichts der schwer wiegenden Auswirkungen einzelner Massnahmen auf das gesamte Schienennetz und der überproportionalen Belastung des öffentlichen Verkehrs wird sich der Regierungsrat jedoch mit Nachdruck dafür einsetzen, dass die Entlastungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr gesamthaft auf ein Mass vermindert werden, das auch verkraftbar ist. Insbesondere ist darauf hinzuwirken, dass der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse unter keinen Umständen eine Verzögerung erleidet und termingerecht erstellt wird. Dasselbe gilt für die

Leistungssteigerung Oerlikon–Winterthur. Daneben ist dafür zu sorgen, dass die Verzögerungen bei den anderen Infrastrukturvorhaben und die Kürzungen der Bundesbeiträge bei der Abgeltung des regionalen Personenverkehrs in einem vertretbaren Rahmen bleiben. Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme an den Bund vom 18. Juni 2003 bereits festgehalten, dass er die Entlastungsmassnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs aus oben erwähnten Gründen ablehnt.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi