

Sitzung vom 30. Januar 2002

154. Anfrage (Limmatschiffahrt von Dietikon nach Zürich)

Die Kantonsräte Reto Cavegn und Peter Vonlanthen, Oberengstringen, haben am 12. November 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Das Aktienkapital für den Betrieb der Schifffahrt zwischen Wettingen und Dietikon ist beisammen. Damit sollte der Weg frei sein, dass die Jungfernfahrt am 31. März 2002 stattfinden kann.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist eine Weiterführung der Limmatschiffahrt von Dietikon nach Zürich technisch machbar?
2. Welche technischen Probleme stehen einer Limmatschiffahrt zwischen Dietikon und Zürich im Weg?
3. Können die ungefähren Kosten für die Behebung der technischen Probleme abgeschätzt werden?
4. Wie beurteilt der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) Nutzen und Chancen einer Limmatschiffahrt zwischen Dietikon und Zürich?
5. Wie beurteilt der ZVV die Möglichkeiten, allein oder zusammen mit einer privaten Trägerschaft die Limmatschiffahrt von Dietikon nach Zürich zu realisieren und zu betreiben?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage von Reto Cavegn und Peter Vonlanthen, Oberengstringen, wird wie folgt beantwortet:

Die technische Machbarkeit einer Weiterführung der Limmatschiffahrt von Dietikon nach Zürich ist grundsätzlich gegeben, hängt aber in erster Linie von der Grösse der Schiffe, von ihrem Tiefgang und von der Motorart ab.

Die grössten Hindernisse, die zu überwinden wären, sind die drei Wehre und Restwasserstrecken der Kraftwerke Dietikon, Höngg und Letten sowie die abschnittsweise sehr naturnahen Limmatstrukturen mit Kiesbänken, Untiefen und Stromschnellen. Im Bereich Geroldswil werden in den nächsten Jahren zudem die Möglichkeiten für das Entstehen einer dynamischen Flussaue als ökologische Ausgleichsmassnahmen des Kraftwerks Wettingen geschaffen.

Eine Schiffbarmachung würde je nach Grösse der eingesetzten Fahrzeuge eine Vergrößerung der Schiffsrampen bei den Staustufen (Wehre) oder den Bau neuer Schleusen erfordern. Zudem müsste eine Fahrrinne ausgebaggert und an den Streckenenden eine Wendemöglichkeit geschaffen werden. Der Bau neuer Schleusen oder Kahnrampen bei den Wehren der drei genannten Kraftwerke ist auf Grund der dichten Besiedlung sowie der vorhandenen Infrastrukturen praktisch unmöglich. Bei der Baggerung einer durchgehenden Fahrrinne würden die heute naturnahen Kiesbänke zerstört und das Aufkommen einer dynamischen Flussaue bei Geroldswil erheblich erschwert oder gar verunmöglicht.

Nutzen und Chancen eines solchen Projektes hängen vom Kundenpotenzial ab. Wegen der guten S-Bahnverbindungen ist davon auszu gehen, dass der Anteil am Pendler-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr verschwindend gering wäre und die Schiffsverbindung nur sporadisch und saisonal beschränkt (hauptsächlich im Sommer) als Abwechslung zum üblichen Heimweg gewählt würde. Dagegen könnte die Schiffsverbindung beim Freizeitverkehr gewisse Chancen haben, wobei die Konkurrenz durch die Angebote auf dem Zürichsee das Marktpotenzial deutlich einschränken dürfte. Eine Schiffsverbindung Zürich–Dietikon würde im Wesentlichen Personen aus dem Limmattal und allenfalls Spaziergängerinnen und Spaziergänger am Wochenende ansprechen. Das Kundenpotenzial wird insgesamt als verhält-

nismässig gering eingestuft. Die tatsächlichen Chancen einer solchen Verbindung hängen zudem von der gewählten technischen Lösung ab. So würde beispielsweise ein Aussteigen an den einzelnen Staustufen die Attraktivität stark einschränken. Für den Schiffsbetrieb wäre eine Konzession des Bundesamtes für Verkehr nötig, deren Erteilung einerseits von der Einhaltung strenger Betriebsvorschriften (Ausbildung des Personals, Dienstzeiten usw.), andererseits von einer Abwägung der verschiedenen Nutzungsansprüche an den Flussraum abhängig gemacht wird.

Gemäss §11 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) sorgt der ZVV für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes, freizügig benutzbares Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur. Er gewährleistet eine Grundversorgung und führt entsprechend der möglichen Nachfrage Fahrplanverdichtungen und zusätzliche Linien ein (§18 PVG). Mit Beschluss vom 14. Mai 2001 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr hat der Kantonsrat bezüglich Angebotsausbauten festgelegt, dass das Angebot in Regionen, in denen im Berufs- oder Freizeitverkehr täglich Kapazitätsengpässe auftreten, ausgebaut wird.

Die Verbindung von Dietikon nach Zürich wird durch die S-Bahnlinien S3 und S12 schnell und zuverlässig angeboten. Darüber hinaus werden die Gemeinden im Limmattal durch sieben Buslinien erschlossen, die zum einen eine Zubringerfunktion auf die S-Bahnhöfe, zum anderen inner- und zwischengemeindliche Verbindungen sicherstellen. Die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr ist für die Region sowohl im Bereich der Grundversorgung wie auch in den übrigen Angebotsbereichen bestens gewährleistet. Eine allfällige Schiffsverbindung Dietikon–Zürich kann somit nicht als notwendige neue Verbindung eingestuft, sondern nur als touristisches Angebot betrachtet werden. Die Neueinführung solcher touristischer Angebote setzt eine hohe Wirtschaftlichkeit voraus.

Die Wirtschaftlichkeit hängt neben der Nachfrage von den Investitionskosten und den Betriebskosten ab. Ohne konkretes Projekt kann sie nicht abschliessend beurteilt werden, da sich beispielsweise die Schiffgrösse auf die direkten Investitionskosten, die indirekten Investitionskosten (technische Anpassungen) und die Betriebskosten auswirkt. Auf Grund des geringen Marktpotenziales und allfälliger Investitionen in bauliche Anpassungen ist aber davon auszugehen, dass die geforderte Wirtschaftlichkeit für Zusatzangebote bei weitem nicht erreicht werden kann. Aus diesem Grund sieht der ZVV keine Möglichkeit, ein solches Projekt allein oder zusammen mit einer privaten Trägerschaft an die Hand zu nehmen, umso weniger, als das Gebiet mit öffentlichem Verkehr bereits sehr gut erschlossen ist und ein solches Projekt nicht den strategischen Stossrichtungen des erwähnten Kantonsratsbeschlusses entspricht.

Da der ZVV keine Fahrleistungen erbringt, sondern nur als Besteller von Fahrleistungen auftritt, kommt er auch als Betreiber nicht in Betracht. Eine allfällige Projektierung und Realisierung sowie der Betrieb dieses Zusatzangebots könnten aber von Dritten auf eigene Kosten durchgeführt werden. Dabei besteht die Möglichkeit, dass Transportunternehmen oder Gemeinden zusätzliche Linien zum Verbundtarif einführen, sofern sie deren Kosten tragen. Eine Anrechnung von Einnahmenanteilen wird vertraglich geregelt (§20 PVG). Unter den gleichen Voraussetzungen können Dritte einen Versuchsbetrieb einrichten, wobei der Entscheid, ob dieser in das Verbundangebot aufgenommen wird, nach einer Versuchsdauer von in der Regel zwei Jahren gefällt wird (§10 Angebotsverordnung, LS 740.3).

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi