

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 426/2004

Sitzung vom 4. Januar 2005

30. Dringliche Anfrage (Fahrplanmässige Realisierung des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse nach dem Zürcher Ja zur NFA)

Kantonsrätin Esther Arnet, Dietikon, sowie die Kantonsräte Willy Germann, Winterthur, und Kurt Schreiber, Wädenswil, haben am 29. November 2004 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Der Kanton Zürich hat mit deutlichem Mehr Ja zur NFA gesagt. Damit hat sich die Zürcher Bevölkerung für den Zusammenhalt in diesem Land ausgesprochen und sich mit den finanzschwächeren Kantonen solidarisch gezeigt.

Im Zusammenhang mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse, einem Projekt von nationaler Bedeutung für einen leistungsfähigen, zukunftstauglichen öffentlichen Verkehr, ist der Kanton Zürich auf eine ebensolche Haltung des Bundes und der eidgenössischen Räte angewiesen.

In diesem Zusammenhang unterbreiten wir dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Wie schätzt der Regierungsrat die Wirkung der Zürcher Zustimmung zur NFA in Bezug auf die Verhandlungen im Hinblick auf eine fahrplanmässige Realisierung des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse ein?
2. Ist der Regierungsrat bereit, sich weiterhin mit aller Kraft für die fahrplanmässige Realisierung des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse einzusetzen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Esther Arnet, Dietikon, Willy Germann, Winterthur, und Kurt Schreiber, Wädenswil, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

In der Volksabstimmung vom 23. September 2001 haben die Stimmberechtigten des Kantons Zürich einem Staatsbeitrag von 580 Mio. Franken an den Bau einer neuen Bahnstrecke Wiedikon/Altstetten–Zürich Hauptbahnhof–Oerlikon mit einem neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse zugestimmt. Damit übernimmt der Kanton Zürich 40 Prozent der Gesamtkosten von 1450 Mio. Franken. Der Bau der Durchmesserlinien und des neuen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse wird nötig, weil das Schienennetz im Knoten Zürich und auf seinen Zulaufstrecken mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe von

Bahn 2000 im Dezember 2004 seine Kapazitätsgrenzen erreicht hat. Der Hauptbahnhof Zürich ist im Bahnnetz Schweiz der weitaus grösste Umsteigeknoten. Seine Kapazität bestimmt Umfang und Qualität des Angebots in weiten Teilen der Schweiz, weshalb ein rascher Ausbau auch aus nationaler Sicht unumgänglich ist.

Die Verwirklichung des Durchgangsbahnhofes hängt zwar nicht direkt mit der NFA zusammen. Es handelt sich aber um ein Projekt von nationaler Bedeutung, das über die NFA hinaus einen wichtigen Berührungspunkt zu Bund und anderen Kantonen bildet und eine gute Zusammenarbeit voraussetzt (vgl. Antwort des Regierungsrates zur dringlichen Anfrage betreffend Engagement des Regierungsrates gegen die Neugestaltung des Finanzausgleichs [NFA]; KR-Nr. 339/2004). Der Kanton Zürich hat als bisher grösster Nettozahler im Finanzausgleich der NFA mit grosser Mehrheit zugestimmt. Damit hat er sein Engagement gegenüber einem Grossteil der Kantone vergrössert. Es darf deshalb davon ausgegangen werden, dass die mit der Zustimmung gezeigte Solidarität nunmehr bei der Frage des Durchgangsbahnhofs erwidert wird. Die Wirkung der Zürcher Zustimmung zur NFA auf die Verhandlungen zum neuen Durchgangsbahnhof ist somit grundsätzlich als positiv einzustufen. Diese Wirkung wird durch die erwähnte finanzielle Beteiligung des Kantons am Ausbau des SBB-Netzes verstärkt.

Zu Frage 2:

Die fristgerechte Verwirklichung des neuen unterirdischen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse ist ein erklärtes Ziel des Regierungsrates. Anlässlich einer Aussprache mit Vertretern des Bundesrates vom 20. April 2004 hat eine Delegation des Regierungsrates eindringlich auf die Gefahr einer Verzögerung beim Bau hingewiesen. Diese Haltung wurde mit Schreiben vom 12. Mai 2004 an den Bundesrat bekräftigt. Die Volkswirtschaftsdirektion und der ZVV pflegen zudem einen intensiven Kontakt zu den SBB. Der Regierungsrat wird sich weiterhin mit Nachdruck für die fristgerechte Verwirklichung des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse einsetzen. Die Zustimmung des Kantons Zürich zur NFA erlaubt es dem Kanton, mit noch stärkerer Glaubwürdigkeit als bis anhin die Verwirklichung des Durchgangsbahnhofs zu fordern.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi