

Sitzung vom 8. Mai 1991

1526. Anfrage

Kantonsrat Willy Volkart, Zürich, hat am 4. März 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Der Zürcher Stadtrat hat beschlossen, den im vergangenen September in einer Volksabstimmung bewilligten Gleisanschluss für die Kläranlage Werdhölzli bis auf weiteres nicht zu realisieren. Als Begründung für diesen Beschluss gibt der Stadtrat die gegenwärtige finanzielle Lage der Stadt Zürich an.

Da dieser Gleisanschluss aus ökologischen Gründen erwünscht ist und Teil des kantonalen Massnahmenplans Lufthygiene sein kann, stellen sich folgende Fragen:

1. Welche finanziellen Quellen von Bund und Kanton Zürich können benutzt werden, damit der Gleisanschluss trotzdem rasch verwirklicht werden kann?
2. Welchen Beitrag kann die Stadt Zürich vom Bund aufgrund des Gleisanschlussgesetzes und des Treibstoffzollgesetzes für das Gleisanschlussprojekt erwarten?
3. Welche Beiträge kann der Kanton der Stadt Zürich für das Gleisprojekt ausrichten,
 - a) aus dem kantonalen Investitionsfonds,
 - b) zu Lasten des vom Kantonsrat beschlossenen Rahmenkredits zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn für die Jahre 1991-1993?

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 Willy Volkart, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Gestützt auf Art. 18 Abs. 1 des Treibstoffzollgesetzes und die Anschlussgleis-Beitragsverordnung richtet der Bund bei Verbindungs- und Ladegleisen Beiträge von mindestens 40 und höchstens 60 % der anrechenbaren Kosten aus. Innerhalb dieser Bandbreite wird der Beitrag nach der Höhe der Kosten sowie nach der veranschlagten Transportmenge bemessen. Die SBB richten ihrerseits Beiträge an die Erstellung von Verbindungsgleisen aus, wenn ein kommerzielles Interesse am betreffenden Projekt besteht.

Gestützt auf den Beschluss des Kantonsrates vom 21. Januar 1991 über den Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn für die Jahre 1991-1993 hat der Regierungsrat am 13. Februar 1991 Richtlinien für die Ausrichtung von Subventionen an private Anschlussgleise und dazugehörige Umschlagseinrichtungen erlassen. Die kantonalen Subventionen für die Erstellung, die Erweiterung, die Erneuerung und den Umbau von Verbindungs- und Ladegleisen betragen mindestens 30 und höchstens 50 % der nach Abzug des Beitrags des Bundes und der SBB verbleibenden anrechenbaren Kosten. Indessen ist zu beachten, dass gemäss Ziffer 1 Abs. 5 der Richtlinien der Subventionssatz reduziert werden kann, wenn als Alternative zur Gleiserschliessung kostengünstigere kombinierte oder andere geeignete Verkehrssysteme zur Anwendung kommen könnten. Angesichts der sehr hohen veranschlagten Kosten für das Anschlussgleis für die Kläranlage Werdhölzli wird zu prüfen sein, ob kostengünstigere Alternativen bestehen und ob folglich eine Reduktion des Subventionssatzes vorzunehmen ist.

Gestützt auf das Finanzausgleichsgesetz können der Stadt Zürich Investitionsbeiträge ausgerichtet werden. Die Voraussetzungen dafür sind in § 20 FAG umschrieben. Aufgrund einer direkten Vereinbarung zwischen dem Kanton und der Stadt Zürich wird der Stadt ein Drittel der insgesamt zur Verfügung stehenden Summe zugesprochen. Von den 1991 budgetierten Investitionsbeiträgen von 21 Millionen Franken fallen 7 Millionen Franken der Stadt Zürich zu. Diese Regelung begründet jedoch keinen gesetzlichen Anspruch, sondern stellt eine Praxisrichtlinie dar, welche seit der letzten Gesetzesrevision ab 1. Januar 1986

angewandt wird. Der fragliche Gleisanschluss könnte von der Sache her als Beitragsprojekt in Frage kommen. Es liegt jedoch zunächst am Stadtrat von Zürich, ein entsprechendes Gesuch zu stellen. Für 1991 hat der Stadtrat noch keine Anträge eingereicht.

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

Zürich, den 8. Mai 1991

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller