

Sitzung vom 26. September 2007

1447. Anfrage (Investitionsbegehren der Stadt Zürich für den VBZ Netzausbau)

Kantonsrat Lorenz Habicher, Zürich, hat am 9. Juli 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Im Bericht der Stadt Zürich «Das VBZ-Netz 2025» werden für eine erste Phase Investitionen zwischen 630 und 790 Mio. Franken gefordert. Hinzu kommen die zusätzlichen Betriebsdefizite, die über den Rahmenkredit des ZVV von Kanton und Gemeinden gemeinsam getragen werden müssen. Gesamthaft wäre für die erste Phase mit einer Belastung um eine Milliarde Franken zu rechnen. Das Tram Zürich-West wurde von Regierungs- und Stadtrat der zweiten Priorität zugewiesen, steht nun aber wegen versprochenen Bundesbeiträgen an vorderster Stelle. Es ist offenkundig, dass nach Annahme des Trams Zürich-West die Projekte der ersten Priorität eingefordert werden. In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Sind die im Bericht der Stadt Zürich «Das VBZ-Netz 2025» geforderten Investitionen in das VBZ-Netz samt den zu erwartenden Betriebsdefiziten im Finanzrahmen für den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) enthalten?
2. Welche finanzielle Gesamtbelastung wird durch das Tram Zürich-West bis 2025 verursacht (Investitionen und Betriebsdefizite, während der kommenden 15 bis 25 Jahre)?
3. Welche Beiträge des Bundes an Infrastrukturbauten (Durchmesserlinie, Glattalbahn usw.) wurden zu welchem Zeitpunkt versprochen und erfolgten die entsprechenden Überweisungen inzwischen? Mit der Bitte um tabellarische Darstellung.
4. Sind die Investitionen der nicht berücksichtigten Vorhaben der ersten Priorität und die ausstehenden Bundesbeiträge in entsprechender Höhe im KEF 2006–2009 bzw. 2007–2010 enthalten?
5. Welche zeitliche Verzögerung erfährt die 4. Teilergänzung und/oder entsprechende Ausbauten im Kanton durch die Bevorzugung von teuren Infrastrukturbauten der sehr gut erschlossenen Stadt Zürich?
6. Ist die Regierung auch der Meinung, dass es zwingend nötig ist, den möglichen Finanzrahmen und die Prioritäten zur Sicherung des öffentlichen Verkehrs für den ganzen Kanton klar darzulegen und öffentlich zugänglich zu machen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Lorenz Habicher, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat hat in seinem Bericht und Antrag zum dringlichen Postulat KR-Nr. 168/2004 seine Haltung zum Projekt Tram Zürich-West festgehalten (Vorlage 4257). Er bezieht sich dabei unter anderem auf den Beschluss des Kantonsrates vom 14. März 2005 betreffend Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Jahre 2007–2010 (Vorlage 4207a). Demnach soll das Tram Zürich-West, vorbehaltlich der Vor- und Mitfinanzierung der Stadt Zürich, gegen Ende des Jahrzehnts verwirklicht werden. Der Kantonsrat hat diese Stossrichtung am 26. Februar 2007 im Rahmen der Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Jahre 2009–2012 bestätigt (Vorlage 4335a). Demnach ist das Tram Zürich-West auf das Fahrplanjahr 2011 geplant und die zukünftige Tramnetzerweiterung soll entsprechend der Prioritäten des Zielkonzeptes 2025 schrittweise geplant und umgesetzt werden.

Grundlage für die laufenden Planungen ist die am 4. Juli 2007 vom Regierungsrat zustimmend zur Kenntnis genommene Studie mit dem Titel «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025». Die Studie kommt zum Schluss, dass das Netz mit Investitionen von 630 bis 770 Mio. Franken für Neubaustrecken mit einer Gesamtlänge von 10,1 km ergänzt werden soll. Die neue Tramlinie durch die Pfingstweidstrasse ist in der Studie als zweckmässiges und vorrangiges Element hervorgegangen. Der Nutzen des Trams Zürich-West wird durch die ebenfalls vorrangige neue Tramverbindung über die Hardbrücke zwischen Hardplatz und Haltestelle Schiffbau zusätzlich erhöht.

Zu Frage 1:

Die in der Netzstudie der VBZ grob geschätzten Investitionen von 630 bis 770 Mio. Franken zur Ergänzung des städtischen Tramnetzes dürften aus heutiger Sicht mehrheitlich über Staatsbeiträge aus dem Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfonds) und aus dem Infrastrukturfonds im Rahmen der Agglomerationsprogramme finanziert werden. Für das Tram Zürich-West mit Kosten von 150 Mio. Franken ist der vorgesehene Staatsbeitrag von 45 Mio. Franken im KEF 2007–2010 enthalten. Die übrigen Mittel von 105 Mio. Franken werden durch Bund, Stadt Zürich und Dritte bereitgestellt. Die langfristige Planung des Verkehrsfonds berücksichtigt die zusätzlich notwendigen Mittel und geht dabei von einer angemessenen Beteiligung des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme aus.

Die Betriebskosten der neuen Tramlinien werden gemäss §26 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) vom Zürcher Verkehrsverbund getragen, dem auch die zusätzlichen Erlöse gutgeschrieben werden. Die Studie geht von einem zusätzlichen Aufwand für alle Neuangebote bis 2025 von 30 bis 40 Mio. Franken pro Jahr aus. Dieser Betrag stellt weniger als 10% des heutigen Betriebsaufwandes der VBZ dar und verhält sich ungefähr im Verhältnis zur erwarteten Einwohner-, Arbeitsplatz- und Siedlungsentwicklung in diesem Raum. Das zusätzlich erforderliche Leistungsentgelt an die VBZ wird auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der einzelnen Angebotsausbauten als Anteil des jeweiligen Rahmenkredits vom ZVV in die Finanzplanung aufgenommen.

Zu Frage 2:

Die heutige Fondsplanung geht von einem Beitrag des Bundes von 75 Mio. Franken an das Projekt Tram Zürich-West aus. Für die Kapitalverzinsung und die Abschreibung der kantonalen Investitionen von 45 Mio. Franken werden Folgekosten von jährlich 10% oder 4,5 Mio. Franken veranschlagt. Diese Folgekosten werden vom Verkehrsfonds getragen und sind bei der Hochrechnung der Fondsentwicklung berücksichtigt. Die Betriebs- und Unterhaltskosten für das Tram Zürich-West können nicht für sich allein betrachtet werden, da mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke das Angebot in Zürich West gesamthaft stark verändert wird. Die Mehrkosten für den Betrieb der Tramlinien 4 und 10 abzüglich der Einsparungen, die durch die Aufhebung der Buslinie 54 verwirklicht werden können, betragen rund 3 Mio. Franken. Das Ergebnis des ZVV verschlechtert sich nach Abzug der erwarteten Zusatzerträge von rund 2 Mio. Franken um voraussichtlich rund 1 Mio. Franken pro Jahr.

Zu Frage 3:

Der Bund beteiligt sich an den Projekten Glattalbahn, Durchmesserlinie und Tram Zürich-West mit folgenden Beiträgen (Stand Ende 2006, ohne Teuerung in Mio. Franken):

Objekt	Gesamtkosten	Bundesanteil
Glattalbahn (1. Etappe) (ohne Strassenanteil)	88,3	7,6
Glattalbahn (2./3.Etappe)	466,7	253,5
Tram Zürich-West	150	75
Durchmesserlinie	1 450	870

Für die Glattalbahn 1. Etappe wurden vom Bund bisher Zahlungen in der Höhe von 7,1 Mio. Franken geleistet.

Für die Glattalbahn 2. und 3. Etappe und für das Tram Zürich-West sind die Beiträge des Bundes im Infrastrukturfonds vorgesehen und werden nach Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes (BBl 2006, 8433) ab 2008 entsprechend der Finanzplanung des Bundes zur Verfügung stehen.

Für die Durchmesserlinie haben die SBB aus den bisherigen Leistungsvereinbarungen rund 100 Mio. Franken an das Projekt bezahlt. Aus dem Infrastrukturfonds werden ab 2008 weitere 400 Mio. Franken zur Verfügung stehen. Die Aufteilung dieses Beitrags zwischen Bund und Kanton ist noch Gegenstand von Verhandlungen. Noch offen ist auch die Restfinanzierung des Bundesanteils. Die bis Ende August 2007 aufgelaufenen Zusatzkosten von rund 234 Mio. Franken werden nach dem vereinbarten Kostenteiler (Bund 60%, Kanton 40%) aufgeteilt; der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 5. September 2007 für den vom Kanton zu übernehmenden Anteil einen Zusatzkredit von rund 94 Mio. Franken bewilligt.

Zu Frage 4:

Die mit dem Voranschlag 2007 verabschiedete KEF-Planung 2007–2010 enthält nur die Mittel für das in diesem Zeitraum geplante Tram Zürich-West. Der erwartete Bundesanteil von 75 Mio. Franken ist berücksichtigt, setzt aber voraus, dass die Bauarbeiten bis Ende 2008 aufgenommen werden können. Die Mittel für die übrigen Vorhaben sind noch nicht in die KEF-Planung aufgenommen, da sie ausserhalb des Planungshorizonts liegen, werden aber in die zukünftigen KEF-Planungen einbezogen.

Zu Frage 5:

Der Kanton Zürich geht davon aus, dass die heutigen Schlüssel bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur in Zukunft in ähnlicher Weise mit dem Bund verhandelt werden können. Unter dieser Voraussetzung und bei Fortführung der heutigen jährlichen Fondseinlagen von rund 90 Mio. Franken (real) können die zurzeit geplanten Vorhaben im S-Bahnnetz kantonsseitig finanziert werden. Für die Umsetzung der 4. Teilergänzungen sind ab nächstem Jahr 190 Mio. Franken in die Fondsplanung aufgenommen. Die rechtzeitige Umsetzung setzt jedoch voraus, dass der Bund genügend Mittel in die kommenden Leistungsvereinbarungen mit den SBB einstellen wird. Die Volkswirtschaftsdirektion hat dem Bund den dringenden Handlungsbedarf, der über das Projekt Durchmesserlinie hinausgeht, verschiedentlich mitgeteilt.

Zu Frage 6:

Der Regierungsrat hat die Schwerpunkte der kantonalen Verkehrspolitik und -entwicklung verschiedentlich festgelegt und daraus den Mittelbedarf abgeleitet. Im September 2006 hat er das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich verabschiedet und den Medien vorgestellt. In diesem Bericht sind die übergeordneten Ziele zur Angebotsentwicklung im öffentlichen Verkehr und die geplanten Infrastrukturvorhaben aufgeführt.

Gestützt auf die kantonale Verkehrspolitik beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat zusammen mit dem Rahmenkredit des ZVV alle zwei Jahre die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr. Die Schwerpunkte der mittelfristigen Entwicklung werden jeweils in einem dazugehörenden Strategiebericht ausführlich beleuchtet. Der Kantonsrat hat die Grundsätze letztmals am 26. Februar 2007 verabschiedet (Vorlage 4335a) und die Ziele und Stossrichtungen zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs bis 2012 sowie die langfristige Angebotsplanung festgelegt.

Der Kanton Zürich berücksichtigt in seiner Planung auch die Bundesbeschlüsse zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs. Im Oktober 2005 hat er dem Bund seine Priorisierung im Rahmen der Vernehmlassung bekannt gegeben. Die jährlich zusammen mit dem Voranschlag überarbeitete KEF-Planung berücksichtigt die vom Bund in Aussicht gestellten Beträge.

Aus Sicht des Regierungsrates wird die mittel- und langfristige Strategie im öffentlichen Verkehr somit genügend bekannt gemacht.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi