

INTERPELLATION von Adrian Bergmann (SVP, Meilen), Lorenz Habicher (SVP, Zürich) und Mitunterzeichnende

betreffend Verschiebung der zweiten Etappe der Glattalbahn - ein Segen fürs Budget von Kanton und Gemeinden

Die Finanzen im Kanton Zürich laufen aus dem Ruder. Angesichts dieser katastrophalen Finanzlage, ist der Regierungsrat gezwungen, sämtliche Ausgaben und Investitionen auf deren Nutzen zu überprüfen. Die Realisierung der Glattalbahn wurde in einer Volksabstimmung mit der Argumentation der dringenden Notwendigkeit angenommen. Auf Grund der völlig veränderten Ausgangslage und der Tatsache, dass sich das wirtschaftliche Umfeld in Zürich Nord nicht gemäss den Prognosen entwickelt, müssen auch die entsprechenden Infrastrukturprojekte hinterfragt und hinausgeschoben werden. Es geht deshalb keineswegs darum die Realisierung der Glattalbahn zu verhindern.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung der nachstehenden Fragen:

1. Im Januar fällt der Regierungsrat den Entscheid zum Bau der zweiten Etappe der Glattalbahn. Hat sich der Regierungsrat vorgängig mit den veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auseinandergesetzt?
2. Wie viele Arbeitsplätze wurden von 2001 bis 2004 im Einzugsgebiet der zweiten Etappe abgebaut und neu geschaffen?
3. Ist es richtig, dass grössere Arbeitgeber (z.B. Skyguide, Helsana) ihren Standort vom Einzugsgebiet der zweiten Etappe in den Raum Dübendorf verlegen?
4. Wie viele und welche Bauprojekte befinden sich im Glattpark im Bau? Kann in den nächsten fünf bis zehn Jahren angesichts des Büroflächenüberhangs mit weiteren grösseren Realisierungen im Oberhauserriet gerechnet werden?
5. Stimmt es, dass die Buslinie 781, welche durch die Glattalbahn ersetzt werden sollte, nur ungenügend frequentiert wird und wegen falscher Linienführung der Glattalbahn weiterbetrieben werden muss? Auch bei der Glattalbahn muss von einer nicht kostendeckenden Frequentierung ausgegangen werden.
6. Die Budgets der Gemeinden im Einzugsgebiet der Glattalbahn geraten völlig aus dem Gleichgewicht und sind nun mit untragbaren Pflichtbeiträgen an die Glattalbahn konfrontiert. Auch die erwarteten Betriebsdefizitbeiträge bringen verschiedene Gemeinden in arge Finanznot und werden Steuererhöhungen zur Folge haben. Hat dies auch der Regierungsrat zur Kenntnis genommen?
7. Teilt der Regierungsrat die Feststellung dass viele Bürger zunehmend ihren Unmut bezüglich Kosten und der gemeinsamen Trasseführung mit dem Individualverkehr (überangebot mit einer S-Bahn, der Glattalbahn und zwei Buslinien) zum Ausdruck bringen? Vorbehalte, welche auch eine Kommissionsminderheit der vorberatenden KR-Kommission zum Ausdruck brachte.

8. Für den Kanton Zürich, aber auch für die betroffenen Gemeinden wäre eine spätere Realisierung der Glattalbahn ein Segen und ergäbe eine spürbare Entlastung der Budgets. Ist der Regierungsrat angesichts des veränderten Umfeldes bereit, eine Verschiebung des Baus der zweiten Etappe Glattalbahn um drei bis fünf Jahre seriös zu überprüfen?

Adrian Bergmann
Lorenz Habicher

E. Bachmann	H. Badertscher	Hr. Bär	K. Bosshard	E. Brunner
H. J. Fischer	R. Frehsner	Hans Frei	Hr. Frei	P. Good
Hp. Haug	M. Hauser	A. Heer	F. Hess	H.-H. Heusser
W. Hürlimann	R. Isler	O. Kern	U. Kübler	J. Leibundgut
P. Mächler	E. Manser	O. Meier	R. Menzi	Ch. Mettler
U. Moor	H. H. Raths	L. Rüegg	C. Schmid	Hj. Schmid
R. A. Siegenthaler	B. Steinemann	E. Stocker	L. Styger	A. Suter
T. Toggweiler	J. Trachsel	T. Weber	H. Wuhrmann	C. Zanetti
H. Züllig	E. Züst			