

Sitzung vom 2. Februar 2005

165. Interpellation (Verschiebung der zweiten Etappe Glattalbahnen – ein Segen fürs Budget von Kanton und Gemeinden)

Die Kantonsräte Adrian Bergmann, Meilen, und Lorenz Habicher, Zürich, haben am 13. Dezember 2004 folgende Interpellation eingereicht:

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 Glattalbahnen 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 Glattalbahnen 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 Glattalbahnen. 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 Glattalbahnen ersetzt werden sollte, nur ungenügend frequentiert wird und wegen falscher Linienführung der Glattalbahnen weiterbetrieben werden muss? Auch bei der Glattalbahnen 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 Trasseeführung 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?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Adrian Bergmann, Meilen, und Lorenz Habicher, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss Leitidee der Gesamtverkehrskonzeption leistet der Kanton Zürich mit einem guten Mobilitätsangebot einen wesentlichen Beitrag an die Standortattraktivität seines Lebens- und Wirtschaftsraums. Es liegt im volkswirtschaftlichen Interesse des Kantons Zürich, dafür die bestmöglichen Voraussetzungen zu schaffen. Ein hauptsächliches Anliegen ist dabei die gute Erschliessung geeigneter Standorte. Mit Beschluss vom 27. Oktober 2004 zur Strategie Agglomerationsverkehr hat der Regierungsrat deshalb festgelegt, dass die Angebots- und Infrastrukturpolitik im öffentlichen Verkehr auf eine verbesserte Vernetzung und Erschliessung der Zentrums- und Entwicklungsgebiete abzielen muss. In Zürich und Winterthur, im Glattal und Limmattal sind die Massnahmen für die Raumsicherung für Tram-, Stadtbahn- und Bussysteme sowie die nötigen Projektierungs- und Realisierungsschritte termingerecht einzuleiten.

Die Strategie für den Agglomerationsverkehr bezweckt unter anderem, die Entwicklung des Limmattals und des Glattals zu Stadtlandschaften von hoher urbaner Qualität zu unterstützen. Hand in Hand mit der Entwicklung zur Stadt geht der Aufbau eines städtischen Verkehrssystems mit einem erhöhten Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Diese Verkehrsarten müssen den Hauptteil des Ver-

kehrswachstums übernehmen, weil nur sie auf Grund ihrer hohen Flächeneffizienz in der Lage sind, das Aufkommen auf den knapper werdenden Verkehrsflächen zu bewältigen. Wachsende Marktanteile in einem wachsenden Markt zu übernehmen, bedeutet sehr hohe Zuwachsraten und erfordert Investitionen. Die Glattalbahn und die damit verbundenen Massnahmen im Strassenbereich sind beispielhaft für diese Politik, weil sie die bereits vorhandene und gewünschte Dynamik in der Siedlungsentwicklung unterstützen.

Das absehbare Siedlungs- und Verkehrswachstum im aufstrebenden Einzugsgebiet der Glattalbahn, zu dem auch die Stadtkreise 11 und 12 der Stadt Zürich gehören, stellt die Verkehrsplanung vor sehr grosse Herausforderungen. Im Binnenverkehr innerhalb des Glattals ist im öffentlichen Verkehr von einem Anstieg von rund 95 000 Personenfahrten pro Tag (1998) auf rund 190 000 Personenfahrten (2025) auszugehen, was einem Wachstum von 100% entspricht. Das Rückgrat für die Erschliessung der Wachstumsgebiete Oerlikon–Flughafen und Oerlikon–Wallisellen–Dübendorf bildet die Glattalbahn. Der termingerechten Verwirklichung kommt daher grosse Bedeutung zu. Eine Verzögerung ist deshalb abzulehnen.

Auch die betroffenen Gemeinden (Städte Dübendorf, Kloten, Opfikon und Zürich, Gemeinden Rümlang und Wallisellen) sprechen sich für den termingemässen Bau der zweiten Etappe der Glattalbahn mit der Inbetriebnahme auf das Fahrplanjahr 2009 aus. Die siedlungspolitischen Entwicklungen sind räumlich und zeitlich auf dieses Infrastrukturprojekt abgestimmt. Eine Verzögerung würde somit zu verkehrstechnisch unhaltbaren Zuständen in diesem Gebiet führen.

Die Glattalbahn ist auch ein Teil des landseitigen Anschlusses des Flughafens Zürich. Das Aufkommen auf dem Flughafen Zürich ist zwar seit dem bisherigen Höchstwert von 22,7 Mio. Passagieren aus dem Jahre 2000 auf 17 Millionen im Jahre 2003 zurückgegangen. Bereits 2004 hat das Passagieraufkommen aber wieder zugenommen und beläuft sich auf rund 17,3 Mio Passagiere. Im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn sind vor allem die Lokalpassagiere als potenzielle Nutzerinnen und Nutzer von Bedeutung. Bei ihnen liegt der Ausgangs- oder Endpunkt der Reise im Einzugsgebiet des Flughafens Zürich. Im Gegensatz zu den Transferpassagieren hat die Zahl der Lokalpassagiere 2004 einen neuen Höchststand erreicht. Alle Prognosen gehen davon aus, dass die Luftverkehrsnachfrage auch in Zukunft wachsen wird und damit auch die Zahl der Lokalpassagiere auf dem Flughafen Zürich. Die Glattalbahn soll dazu beitragen, einen Teil dieser zusätzlichen Nachfrage zu übernehmen und den Anteil der Mitarbeitenden im Flughafen, die den öffentlichen Verkehr benutzen, zu steigern. Zudem entwickelt

sich der Flughafen mehr und mehr zu einer Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Dazu tragen zahlreiche regionale Buslinien ebenso bei wie der Flughafenbahnhof, der mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe der Bahn 2000 weiteraufgewertet wurde. Er erfüllt die Funktion eines «Hauptbahnhofes Glattal». Die Glattalbahn wertet die Drehscheibenfunktion des Flughafens im öffentlichen Verkehr weiter auf.

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat setzt sich fortwährend mit den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und deren Veränderungen auseinander. Im Zusammenhang mit der Freigabe der zweiten Etappe der Glattalbahn hat er sich intensiv mit der Situation in den Zentrumsgebieten Zürich Nord, Kloten-Opfikon und Wallisellen-Dübendorf beschäftigt. Die Glattalbahn entfaltet ihre Wirkung mittel- und langfristig (Inbetriebnahme in den Fahrplanjahren 2007, 2009 und 2011). Für den Investitionsentscheid ist deshalb auf die mittel- und langfristige wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes abzustellen. Auf Grund der zu erwartenden Dynamik der Siedlungsentwicklung im mittleren Glattal ist die Glattalbahn bereits in den nächsten Jahren erforderlich. Ein Abstellen auf kurzfristige, konjunkturell bedingte Ausschläge wäre bei einem solchen Infrastrukturvorhaben angesichts der benötigten Realisierungszeiten von annähernd fünf Jahren verfehlt.

Zu Frage 2:

Die Verkehrsbetriebe Glattal führen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Glattalbahn seit Längerem eine empirische Raumbeobachtung durch, die auf den Zeitraum der Verwirklichung des Projektes ausgerichtet ist. Sie zeigt, dass im Gebiet der zweiten Etappe der Glattalbahn im letzten Jahrzehnt rund 2900 Arbeitsplätze (+12%) und 2600 m² zusätzliche Verkaufsflächen (+18%) geschaffen wurden. Bis 2010 werden innerhalb der Haltestellenperimeter zusätzlich 1100 Einwohner und Einwohnerinnen (+25%), 5200 Arbeitsplätze (+19%), 19000 m² Verkaufsflächen (+112%) sowie 750 Hotelzimmer (+117%) erwartet.

Die Standortgemeinden haben zurzeit keine Hinweise, dass diese Erwartungen nicht eintreffen sollten. Entwicklungszahlen für kurze Zeiträume sind nicht verfügbar. Für den mittel- bis langfristig angelegten Investitionsentscheid der Glattalbahn sind sie auch nicht massgebend. Die Stadt Opfikon weist aber darauf hin, dass 2002 und 2003 in unmittelbarer Nähe der zukünftigen Haltestelle beim Bahnhof Glattbrugg allein durch drei Firmen rund 1100 neue Arbeitsplätze geschaffen worden seien. Im Einzugsgebiet der zweiten Etappe der Glattalbahn mit rund 17000 Arbeitsplätzen seien in den letzten drei Jahren nur geringfügig Arbeitsplätze aus wirtschaftlichen Gründen abgebaut worden und

bereits würden zahlreiche bewilligte Projekte im unmittelbaren Haltestellenbereich vorliegen. Auch laut der Gemeinde Rümlang ist die Zahl der Arbeitsplätze im Einzugsgebiet der zweiten Etappe von 2001 bis 2004 stabil geblieben, in der Stadt Dübendorf (Einzugsgebiet der dritten Etappe) wurden sogar laufend neue Arbeitsplätze geschaffen. Die Gemeinde Wallisellen führt aus, dass sich verschiedene Investoren gerade im Hinblick auf die Glattalbahn für den Standort Wallisellen entschieden hätten.

Zu Frage 3:

In einer dynamischen Wirtschaftsregion, wie sie die Zentrumsgebiete im Glattal darstellen, sind gewisse Standortwechsel auf Grund neuer Angebote nichts Aussergewöhnliches. Die Stadt Dübendorf weist darauf hin, dass der angesprochene Umzug der Helsana in ein Gebäude in der Nähe des Bahnhofs Stettbach erfolgt, der in der dritten Etappe ebenfalls von der Glattalbahn bedient werden soll. Eine Verzögerung der zweiten und dritten Etappe der Glattalbahn hätte laut der Stadt Dübendorf schwer wiegend Folgen auf die bereits getätigten und geplanten Investitionen im Raum Dübendorf.

Zu Frage 4:

In der ersten baureifen nördlichen Etappe des Glattparks werden ab Januar 2005 von vier verschiedenen Grundeigentümern rund 300 Wohnungen erstellt, die ab Herbst 2006 bezugsbereit sind. Ausserdem befindet sich ein Bürogebäude mit rund 500 Arbeitsplätzen im Bau. Für weitere Objekte, insbesondere für Wohnungsbau, bestehen konkrete Projekte und Bauabsichten. Im Nachbarquartier Fallwiesen/Böschenwies wurden in den letzten vier Jahren 166 Wohnungen für rund 500 Personen erstellt. Derzeit gibt es keine Hinweise, dass die Überbauung des Gebietes innerhalb der nächsten zehn Jahre nicht im erwarteten Ausmass stattfinden sollte.

Zu Frage 5:

Die Buslinien 759, 781 und 788 gehören zum Vorlaufbetrieb der Glattalbahn. Die Linie 781 ist so gut ausgelastet, dass sie seit Jahren durch eine Verstärkungslinie (Nr. 788) entlastet werden muss. Diese verkehrt heute zu den Hauptverkehrszeiten aus Kapazitätsgründen im 3,3-Minuten-Takt. Mit der Verwirklichung der Glattalbahn werden diese Buslinien in der heutigen Form nicht mehr weiterbetrieben. Da die Glattalbahn aber nicht wie der Bus die Funktion eines Feinverteilers, sondern eines Mittelverteilers übernimmt, werden auch in Zukunft Buslinien für die Feinerschliessung eingesetzt. Die Stadt- und Ortsbuskonzepte werden dementsprechend angepasst.

Die beiden Buslinien 781 und 788 weisen heute einen durchschnittlichen, die Buslinie 759 einen überdurchschnittlichen Kostendeckungsgrad aus. Für die Glattalbahnen geht die Planerfolgsrechnung von einem Kostendeckungsgrad von 60 bis 70% aus. Dies entspricht ungefähr dem Durchschnittswert einer Tramlinie in der Stadt Zürich.

Zu Frage 6:

Die Standortgemeinden haben den Projektierungsprozess der Glattalbahnen sehr nahe begleitet. Sie sind im Verwaltungsrat der Verkehrsbetriebe Glattal und/oder in der projektbezogenen Beleitgruppe vertreten. Dadurch konnten die Bedürfnisse der Standortgemeinden bestmöglich berücksichtigt werden. Die Gemeinden wurden bereits Mitte 2001 detailliert über die finanziellen Konsequenzen informiert. Sie sind einerseits über die Infrastrukturanpassungen und andererseits über die zusätzlichen Defizitbeiträge an den Zürcher Verkehrsverbund betroffen. Da die Investitions- wie auch die Betriebskosten frühzeitig mitgeteilt wurden, konnten die Mittel rechtzeitig in die Finanzplanungen eingestellt werden. Durch die enge Begleitung sind sich die Gemeinden des Nutzens und der Bedeutung der Glattalbahnen als Voraussetzung für ihre Weiterentwicklung bewusst. Sie stehen deshalb geschlossen hinter der zeitgerechten Verwirklichung der einzelnen Projektetappen. Die Stadt Zürich geht davon aus, dass insgesamt nicht mit einem höheren Anteil an die Betriebskosten zu rechnen ist. Die Stadt Opfikon weist darauf hin, dass die beteiligten Gemeinden dank der Glattalbahnen an Attraktivität für Investoren und neue Bewohnerinnen und Bewohner gewinnen werden, weshalb die Ansiedlung von guten Steuerzahlern mit Auswirkungen auf die Einnahmen von Kanton und Gemeinden erwartet wird. Die Stadt Dübendorf betont, dass es dank der Erschliessung neuer Gebiete und der sich daraus ergebenden Einnahmen zu keiner Steuerfusserhöhung kommen wird.

Zu Frage 7:

Die Glattalbahnen verkehren zu 97% auf eigenem Trasse. Voraussetzung für die Mitbenutzung der Glattalbahnen im Strassenraum war ein gesamtverkehrlich optimiertes Projekt. Der Mischverkehr beschränkt sich auf die lichtsignalgesteuerten Knoten. Die Verkehrsentwicklung im Glattal hat in den letzten drei Jahren weiterzugenommen, die Überlastung des Strassennetzes hat sich verschärft. Diese Tendenz wird in den nächsten Jahren anhalten. Die geplanten Massnahmen des integrierten Verkehrsmanagements zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und damit zur Verminderung der Stausituation genügen bei Weitem nicht, um die Funktionstüchtigkeit der Strassen zu gewährleisten. Demgegenüber entlastet die Beförderungskapazität der Glattalbahnen das

Strassennetz. Sie schafft damit den nötigen Raum zur Abwicklung eines reibungslosen Nutzverkehrs. Die gegenseitigen Behinderungen zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr werden abnehmen.

Neben den Anpassungen am Strassennetz, die durch die Glattalbahn verursacht werden, sind Strassenausbauten im Umfang von gegen 100 Mio. Franken im Rahmenkredit zur gesamtverkehrlichen Optimierung der Verkehrsinfrastruktur enthalten. Davon stehen 35 Mio. Franken im Rahmen der ersten Etappe und 52 Mio. Franken in der zweiten Etappe zur Verfügung. Die Gemeinde Rümlang weist darauf hin, dass durch die Auslösung der zweiten Etappe der Glattalbahn dringend benötigte Strassenausbauten verwirklicht werden können. Für die Stadt Kloten kann das öffentliche Strassennetz, das teilweise über die Kapazitätsgrenze belastet ist und sowohl den motorisierten Individualverkehr wie auch den öffentlichen Verkehr kaum noch bewältigen kann, durch einen termingerechten Bau der Glattalbahn endlich entlastet werden.

Zu Frage 8:

Erfahrungsgemäss wirkt sich die künstliche Verzögerung von Investitionsprojekten kostenmässig negativ aus. Sie ist deshalb auf zwingende Fälle zu beschränken. Ein solcher liegt bei der Glattalbahn nicht vor. Die planmässige Verwirklichung des Vorhabens wird zu kostenoptimierenden Synergien mit der ersten Etappe führen und ein wichtiges Zeichen bezüglich anderer, zentraler Verkehrsinfrastrukturprojekte, insbesondere des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse und des Agglomerationsverkehrs, darstellen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi