



STADTBahn



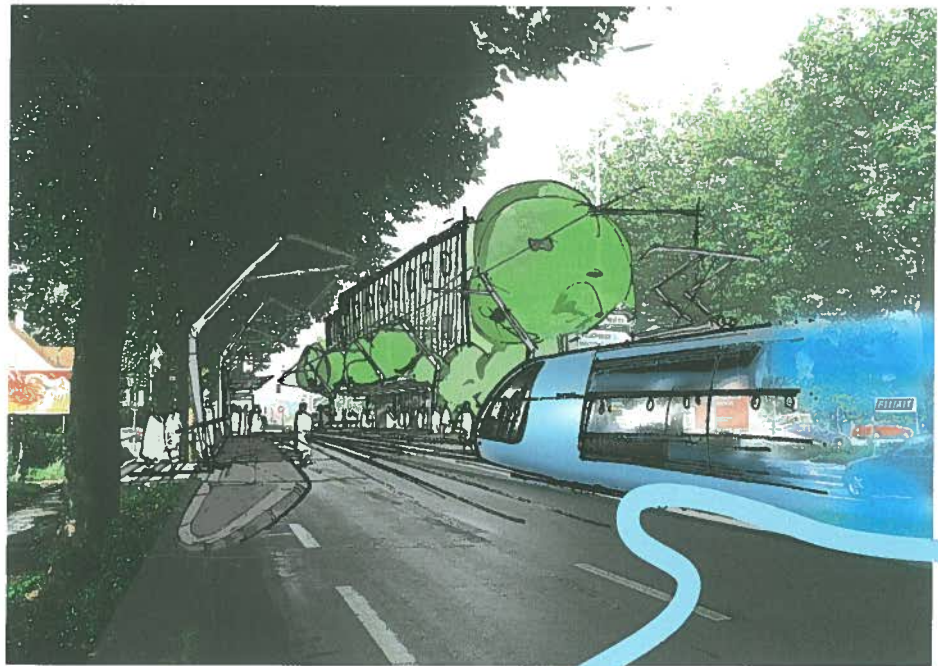
VERKEHRSBETRIEBE
GLATTAL

Stadtbahn Glattal

Infrastruktur-Konzessions-Gesuch

Zusammenfassender Bericht

28. April 2000





STADTBAHN



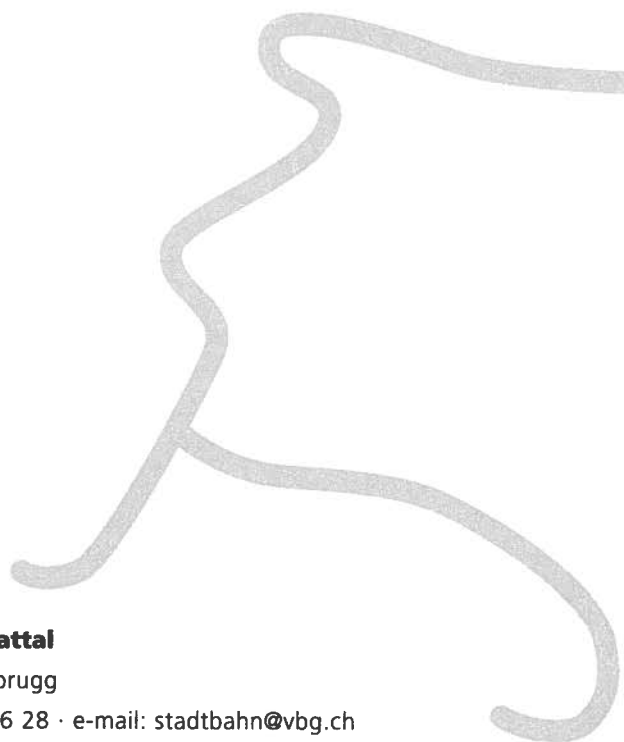
VERKEHRSBETRIEBE
GLATTAL

Stadtbahn Glattal

Infrastruktur-Konzessions-Gesuch

Zusammenfassender Bericht

28. April 2000



Herausgeberin

Verkehrsbetriebe Glattal VBG

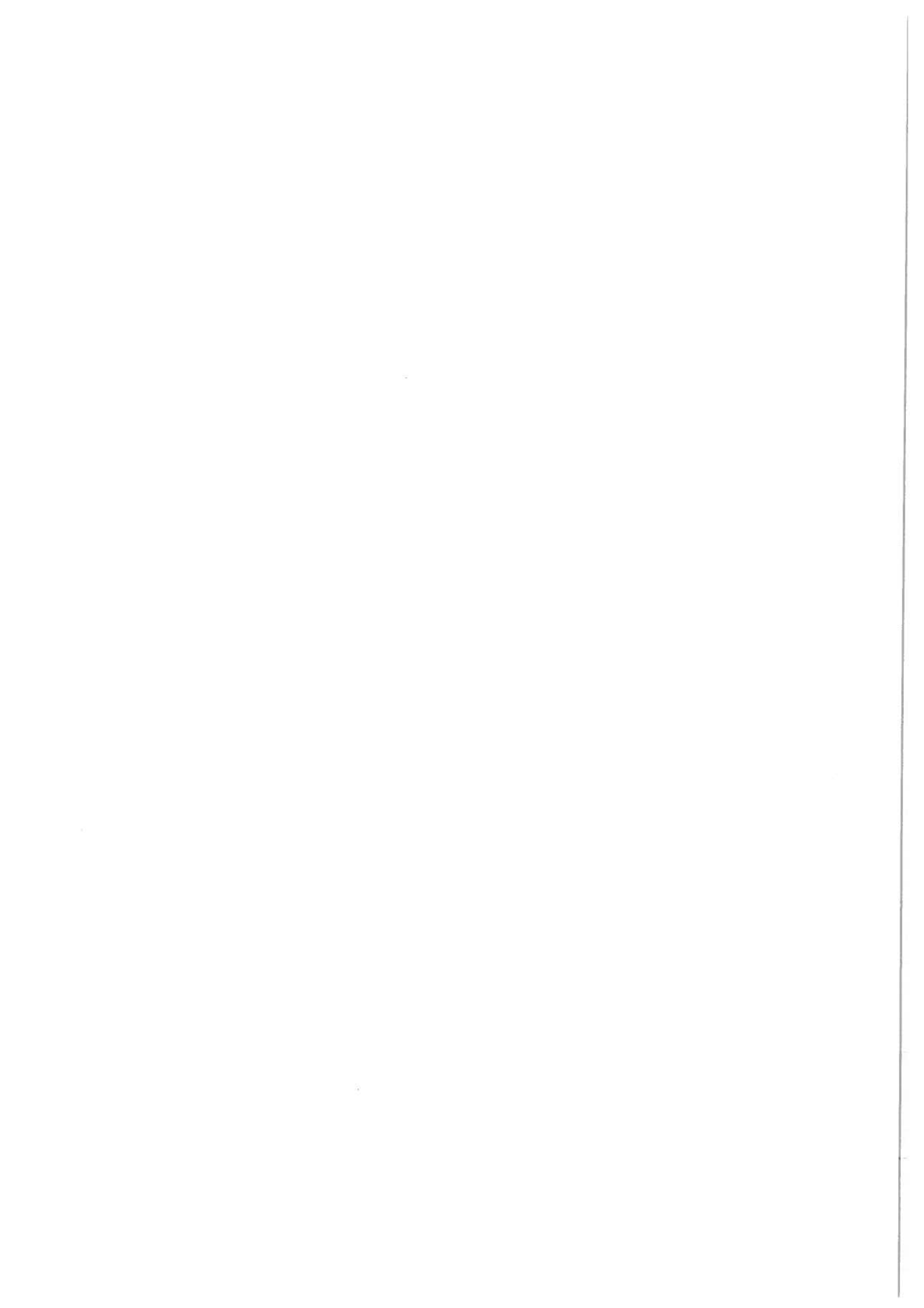
Gesamtprojektleitung Stadtbahn Glattal

Sägereistrasse 24 · Postfach · 8152 Glattbrugg

Telefon 01/809 56 10 · Telefax 01/809 56 28 · e-mail: stadtbahn@vbg.ch

Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze	5
1. Teil a) Grundlagenbericht	7
2. Streckenführung und Haltestellen	10
3. Teil c) Verhältnis des Projekts zu Sachplänen und Konzepten	11
4. Teil d) Auswirkungen auf die Umwelt	12
5. Teil e) Wirtschaftlichkeitsrechnung	13
6. Ablaufplan Projekt und Verfahren	16



Das Wichtigste in Kürze

Die Region des Mittleren Glattals zwischen dem Flughafen Zürich Kloten und dem Nordrand der Stadt Zürich bildet schon heute einen Wirtschaftsraum mit hoher Standortgunst.	Standortgunst des Mittleren Glattals
Die Stadtbahn Glattal ist ein Schlüsselprojekt, um das Potenzial für die weitere Entwicklung des Mittleren Glattals zu erschliessen und nutzbar zu machen. Sie trägt wesentlich dazu bei, die Lebensqualität der Region langfristig zu erhalten und zu fördern.	Stadtbahn als Schlüsselprojekt
Der Richtplan des Kantons Zürich ist darauf ausgerichtet, Siedlungsentwicklung und Verkehrsangebot im Einklang miteinander wachsen zu lassen. In der dicht besiedelten und intensiv genutzten Region des Mittleren Glattals bildet die Stadtbahn eine zentrale Voraussetzung für die angestrebte Siedlungsentwicklung. Gleichzeitig trägt sie zur langfristigen Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems bei.	Einklang zwischen Siedlungs- entwicklung und Verkehrsangebot
Die Stadtbahn Glattal vernetzt die Zentren und Lebensräume des Mittleren Glattals. Sie erschliesst die Region durch ein leistungsfähiges, komfortables und attraktives Verkehrsmittel. Sie ergänzt die lokalen Bus- und Tramnetze und bindet die Region nahtlos in die übergeordneten Verkehrssysteme ein (S-Bahn, Schnellzüge, Luftverkehr, Autobahnen).	Attraktive Ergänzung des Verkehrsnetzes
Aus rechtlicher Sicht fällt die Stadtbahn unter die Kategorie einer 'Nebenbahn'. Sie untersteht damit dem eidgenössischen Eisenbahngesetz. Für den Bau der Bahninfrastruktur wird eine Konzession benötigt, die durch den Bundesrat erteilt wird.	Stadtbahn bedarf einer eidgenössischen Infrastruktur- Konzession
Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse des Infrastruktur-Konzessions-Gesuchs (IKG) an den Bundesrat zusammen. Es umfasst die fünf Teile:	Inhalt des Konzessionsdossiers
a) Grundlagenbericht	
b) Technische Unterlagen	
c) Verhältnis des Projekts zu Sachplänen und Konzepten	
d) Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt	
e) Wirtschaftlichkeitsrechnung.	
Im Planungsablauf befindet sich das Vorhaben der Stadtbahn Glattal auf der Stufe eines abgeschlossenen Vorprojekts. Das heisst, alle Fragen zur Machbarkeit sind geklärt. Dies gilt sowohl für die Linienführung, die Bahntechnik, die Umweltauswirkungen, die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit.	Planungsstand
Gesuchstellerin für die Infrastruktur-Konzession der Stadtbahn sind die Verkehrsbetriebe Glattal VBG. Die VBG projektieren die Stadtbahn im Rahmen eines Leistungsauftrages des Verkehrsrates des Kantons Zürich.	VBG als Gesuchstellerin

Etappierung des Konzessionsgesuchs	<p>Das Konzessionsgesuch bezieht sich vorerst auf die Stadtbahnabschnitte zwischen Zürich-Stettbach, resp. Zürich-Oerlikon und dem Flughafen. Die im kantonalen Richtplan festgesetzte Fortsetzung bis Kloten Grindel wurde einer zweiten IKG-Etappe zugewiesen. Dies, weil sich die notwendigen Grundlagen einer Gesamtverkehrskonzeption im Raum Kloten zur Zeit noch in Arbeit befinden. Auch Fragen einer weiteren Verlängerung nach Bassersdorf bis zu einem langfristigen Ringschluss um den Hardwald sind noch zu beantworten.</p>
Nachhaltige Entwicklung durch Stadtbahn	<p>Der Inhalt des IKG soll eine gesamthafte Beurteilung erlauben, ob das Vorhaben Stadtbahn Glattal die Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung erfüllt.</p> <p>Es zeigt sich folgendes Bild:</p>
Gesellschaftliche Verträglichkeit	<ul style="list-style-type: none">• Der Richtplan des Kantons Zürich sieht vor, dass die weitere Siedlungsentwicklung in enger Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung erfolgt. Das Projekt der Stadtbahn Glattal ist auf diese Zielsetzung ausgerichtet. Die Trasseeführung sowie die Anzahl und Lage der Stadtbahn-Haltestellen wurden im Rahmen eines kooperativen Entwicklungsprozesses evaluiert; dies unter Einbezug von Begleitgruppen mit Vertretern der Standortgemeinden und -städte sowie einer Begleitgruppe Infrastruktur.
Ökologische Verträglichkeit	<ul style="list-style-type: none">• Die Resultate des Umweltverträglichkeitsberichts Stufe 1 (UVB Stufe 1) zeigen keine unlösbaren Konflikte auf. In der weiteren Projektierung werden die Umweltauswirkungen des Projektes zu optimieren sein. Die entsprechenden, vertieften Nachweise werden im Rahmen eines UVB Stufe 2 erbracht.
Ökonomische Verträglichkeit	<ul style="list-style-type: none">• Die Investitionskosten für die Stadtbahn Glattal werden auf 550 Millionen Franken geschätzt. Gemäss den rechtlichen Vorgaben des Kantons Zürich erfolgt die Finanzierung aus dem kantonalen Verkehrsfonds. Die entsprechenden Beträge sind in der Finanzplanung eingestellt. Die Betriebskosten der Stadtbahn werden über das Verrechnungsmodell des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) abgerechnet. Der für die Erteilung der Konzession benötigte Finanzierungsnachweis ist damit erbracht. Die Planerfolgsrechnung zeigt auf, dass die Stadtbahn Glattal ihre Betriebskosten zu ca. 60 - 70 Prozent decken wird. Mit diesem Resultat liegt die Stadtbahn ca. 10 Prozent über dem durchschnittlichen Kostendeckungsgrad des ZVV. Unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Vorgaben ist das Vorhaben damit auch aus ökonomischer Sicht als verträglich zu beurteilen.
Stadtbahn erfüllt Funktion	<p>Insgesamt kann die Stadtbahn Glattal die ihr zugeordnete Funktion als neues Rückgrat des öffentlichen Verkehrs (öV) im Mittleren Glattal erfüllen. Sofern die weitere Siedlungsentwicklung in Rahmen der zugrundeliegenden Prognosen erfolgt, ist die Stadtbahn Glattal ein sinnvolles und nachhaltig wirkendes Verkehrsvorhaben.</p>

1. Teil a) Grundlagenbericht

Ende der 80er Jahre schlossen sich die Präsidenten der Glattal-Städte und -Gemeinden zur Interessengemeinschaft 'Zukunft Glattal' (ZUG) zusammen. Die ZUG entwickelte in der Folge die Vision der 'Glattal-Stadt', einer Region mit zusammenhängenden und sich ergänzenden Zentrumsstrukturen. Eine Folge dieser Überlegungen war die Idee der Stadtbahn Glattal: Ein leistungsfähiges, modernes Verkehrssystem, das die Zentren und Lebensräume des Mittleren Glattals miteinander verbindet und sie gleichzeitig nahtlos in das übergeordnete Verkehrsnetz einbindet.

Vision

Im Richtplan des Kantons Zürich aus dem Jahre 1995 sind insgesamt 11 Zentrumsgebiete von kantonaler Bedeutung ausgeschieden. Drei beinahe zusammenhängende Gebiete liegen im Mittleren Glattal. Die Zentrumsgebiete sind Teil der zürcherischen Strategie, die eine Siedlungsentwicklung nach innen anstrebt. Die Definition solcher Zentrumsgebiete signalisiert, dass die Entwicklungsfähigkeit und internationale Konkurrenzfähigkeit des Grossraumes Zürich über geeignete Strukturen aus ganzheitlicher Sicht gefördert und langfristig sichergestellt werden soll.

Siedlungsentwicklung
nach innen

Gemäss der Leitlinie des Zürcher Regierungsrates zum Kantonalen Richtplan ist die weitere Siedlungsentwicklung schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.

Siedlungsentwicklung auf
öV-Basis

Anfangs der 90er Jahre klärte der ZVV den Bedarf nach einem zusätzlichen öffentlichen Verkehrsmittel im Mittleren Glattal ab. Dies in der Funktion eines Bindeglieds (Mittelverteiler) zwischen den internationalen, nationalen und überregionalen sowie den lokalen Netzen des öffentlichen Verkehrs. Es wurden Linienführungsvarianten studiert und die Bestvarianten bis zur Festsetzung im kantonalen Richtplan 1995 konkretisiert. Mitte 1996 fällte der Verkehrsrat des Kantons Zürich den Entscheid (Systementscheid), das neue öV-Mittel als meterspurige, mischflächenverträgliche Stadtbahn auszugestalten. Der Entscheid basierte auf einer umfassenden, methodisch gestützten Evaluation, unter Einbezug aller in Frage kommender Verkehrssysteme.

Trasse-Festsetzung im
kantonalen Richtplan

Da den Zentrumsgebieten im Mittleren Glattal strategische Bedeutung für die räumliche Entwicklung zukommt, müssen die nötigen Planungsarbeiten frühzeitig erfolgen. Ziel dabei ist, eine optimale Abstimmung der weiteren Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erreichen. Das Projekt Stadtbahn Glattal ist integraler Bestandteil dieser strategischen Absicht.

Stadtbahn: Teil der
Entwicklungs-Strategie

Die Bahnhöfe der Region Glattal sollen als attraktive Umsteigeknoten zwischen Fernverkehr und der S-Bahn sowie der neuen Stadtbahn Glattal ausgestaltet werden.

Verknüpfung mit
übrigem öV

Projektierungsauftrag	Seit 1998 leiten die VBG, als marktverantwortliche öV-Unternehmung für das Mittlere Glattal, die Projektierung der Stadtbahn, dies im Auftrag des Verkehrsrats des Kantons Zürich. Hauptziele des Auftrags sind die eigentümergebundene Sicherung des Trassees und die Vorbereitung einer zeit- und bedarfsgerechten Realisierung der Stadtbahn Glattal.
Konzessions-Gesuch und - Verfahren	Die massgeblichen, rechtlichen Verfahren zur Realisierung der Stadtbahn sind das Infrastruktur-Konzessions-Verfahren und das anschliessende Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz. Die Verordnung über die Konzessionierung von Eisenbahninfrastrukturen legt den in fünf Teile gegliederten Umfang des Infrastruktur-Konzessions-Gesuchs fest: a) Grundlagenbericht b) Technische Unterlagen c) Verhältnis des Projekts zu Sachplänen und Konzepten d) Bericht über die Auswirkungen der Anlage auf die Umwelt (UVB) e) Wirtschaftlichkeitsrechnung.
Gesuchstellerin	Das Gesuch um Erteilung der Infrastrukturkonzession wird durch die VBG eingereicht.
Projektbeschreibung	Eckwerte des Projektes gemäss IKG 1.Etappe bilden:
Endpunkte	<ul style="list-style-type: none">• die Endpunkte der Neubaustrecken:<ul style="list-style-type: none">› Oerlikon (Haltestelle Messe/Hallenstadion)› Flughafen GAC (General Aviation Center)› Bahnhof Stettbach;
Eigentrassee	<ul style="list-style-type: none">• die 12,6 Kilometer lange Neubaustrecke; weitgehend als Eigentrassee ausgestaltet; mit Mischflächen in den Kreuzungsbereichen Schiene-Strasse sowie in einer Quartierserschliessungsstrasse in Wallisellen;
Haltestellen	<ul style="list-style-type: none">• die 20 neuen Haltestellen mit einem durchschnittlichen Abstand von rund 620 Meter;
öV-Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none">• die Verknüpfungen mit Bahn-Fernverkehrsverbindungen im Flughafen Zürich und in Oerlikon, mit 10 S-Bahnlinien an insgesamt 6 Stationen, mit dem öV-Feinverteilungsnetz (Bus und Tram) an den meisten Stadtbahn-Haltestellen. Gleisverbindungen mit dem Tramnetz der VBZ entstehen in Oerlikon (heutige Endhaltestelle Messe/Hallenstadion) und beim Bahnhof Stettbach. Grundsätzliches Ziel ist es, mit dem Tramnetz der Stadt Zürich Kompatibilität auf möglichst hohem Niveau zu erreichen.
Betriebskonzept	<ul style="list-style-type: none">• Der Betrieb wird auf drei Linien erfolgen. Der Taktraster beträgt 10 Minuten je Linie und Richtung zur Hauptverkehrszeit und 15 Minuten in den Rand- und Nebenverkehrszeiten.

- Das Rollmaterial ist noch nicht bestimmt. Die Projektierung erfolgt auf der Basis eines Musterfahrzeuges. Die technischen Parameter entsprechen dem Stand der Technik. Rollmaterial
- Die Stadtbahn Glattal soll gemäss den Vorgaben des Kantonsrates zeit- und bedarfsgerecht realisiert werden. Sie soll ausbau- und erweiterbar sein. Die Inbetriebnahme einer ersten Bauetappe (Oerlikon – Flughafen Zürich) ist auf den Fahrplanwechsel Ende 2005 vorgesehen. Bau und Inbetriebnahme der Tangentialverbindung Zürich Nord via Wallisellen – Bahnhof Stettbach folgen voraussichtlich in einer 2. Etappe. Umfang und Zeitpunkt richten sich nach den absehbaren Siedlungsentwicklungen. Bau- und Betriebssetappen
- Bevor der Bundesrat die Infrastruktur-Konzession erteilen kann, muss gemäss Eisenbahngesetz (EBG) eine Bewilligung nach kantonalem Recht zur Benützung öffentlicher Strassen durch die Stadtbahn erteilt oder zugesichert sein. Dieses kantonalrechtliche Verfahren erfolgt zeitlich und inhaltlich koordiniert zur Vernehmlassung des Konzessionsdossiers beim Kanton und in den Standortgemeinden. Mitbenützung öffentlicher Strassen
- Die im Rahmen des Sicherheitskonzeptes erstellte Analyse zeigt folgende Resultate: Sicherheitskonzept
- Aufgrund der Risikobeurteilung ergaben sich keine Szenarien, die unter Berücksichtigung der getroffenen Sicherheitsvorkehrungen im *nicht tolerablen* Bereich liegen.
 - Einige der Szenarien weisen zurzeit noch *unerwünschte* Risikobereiche auf.
- Optimierungen der auf Stufe Vorprojekt untersuchten Sicherheitsmassnahmen wie auch das Sicherheits-Management werden in der weiteren Projektierung stufengerecht vertieft.
- Die Anliegen mobilitätsbehinderter Menschen im öffentlichen Verkehr sind bei der zuständigen Fachstelle erhoben und im Projektierungsprozess umgesetzt worden. Treppenfreie Zugänge zu den Haltestellen, niveaugleiche Einstiege in die Fahrzeuge sowie visuelle und akustische Fahrgastinformationen sind feste Bestandteile des Projekts. Anliegen mobilitätsbehinderter Menschen
- Die VBG beabsichtigen, die Stadtbahn künftig nach dem gleichen Organisationsprinzip wie die heutigen Buslinien zu betreiben: Die VBG wirkt als Managementorganisation, die Transportleistungen werden durch externe Transportbeauftragte erbracht. Organisation

2. Streckenführung und Haltestellen



PK 25 (c) 2000 Bundesamt für Landestopographie VBG, Glattbrugg 17. Mai 2000 fo

3. Teil c) Verhältnis des Projekts zu Sachplänen und Konzepten

Im Rahmen des Konzessionsgesuchs muss die Einbindung des Projektes in die Raumplanung dargelegt werden. Das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) unterscheidet zwischen verbindlichen Plänen (kantonale Richtpläne, kommunale Nutzungspläne) und sogenannten Grundlagen. Für das Projekt Stadtbahn ist das Instrument des kantonalen Richtplanes mit seinen behördenverbindlichen Festsetzungen von zentraler Bedeutung: Der Richtplan zeigt auf, wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind.

Raumplanerische
Abstimmung

Das Vorhaben Stadtbahn Glattal wurde vom Kantonsrat am 31.1.1995 im kantonalen Richtplan (Verkehr) festgelegt. Mit der Genehmigung des kantonalen Richtplanes durch den Bundesrat am 15.5.1996 steht damit aus Sicht des Raumplanungsrechts einer Konzessionserteilung für die Stadtbahn nichts im Wege.

Kantonaler Richtplan

Gestützt auf den behördenverbindlichen Richtplan haben die Standortgemeinden der Stadtbahn Glattal ihre kommunalen Nutzungspläne anzupassen. In den ersten Projektphasen wirkten die Gemeinde-Präsidenten in der Behördendelegation mit. Seit Beginn der eigentlichen Projektierungsphase sind sie in projektverantwortlicher Funktion im Verwaltungsausschuss Stadtbahn der VBG vertreten. Zudem ist jede Standortgemeinde über eine Begleitgruppe aktiv in den kooperativen Planungsprozess eingebunden.

Kommunale Nutzungspläne

Das Projekt der Stadtbahn Glattal ist auf die weiteren, im RPG als Grundlagen bezeichneten Planungsinstrumente abgestimmt. Es handelt sich dabei u.a. um:

Bezug zu weiteren, nicht
behördenverbindlichen
Planungsinstrumenten

- die Grundsätze des Zürcher Regierungsrates bezüglich der erwünschten räumlichen Entwicklung
- die Grundsätze des Zürcher Kantonsrates über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr
- das zur Zeit in Arbeit befindliche Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich
- den Massnahmenplan Lufthygiene des Kantons Zürich
- den Regionalen Richtplan Glattal
- den Richtplan der Region Stadt Zürich.

Das IKG gibt im weiteren Auskunft über eine Reihe von Folgeplanungen und flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt der Stadtbahn Glattal.

Folgeplanungen und
flankierende Massnahmen

4. Teil d) Auswirkungen auf die Umwelt

UVP-Pflicht

Gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) unterliegen neue Eisenbahnlinien einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Für neue Eisenbahnlinien ist eine zweistufige UVP erforderlich:

- Stufe 1 wird im Rahmen des Verfahrens zur Konzessionserteilung durchgeführt. Basis dazu bildet das Vorprojekt.
- Stufe 2 erfolgt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens. Basis dazu bildet das Bauprojekt.

Nutzen und Belastungen

Die Hauptzielsetzung der Stadtbahn Glattal besteht darin, den grössten Teil des durch die erwartete Siedlungsentwicklung im Gebiet Zürich-Nord entstehenden Mehrverkehrs aufzunehmen. Damit dient sie in erster Linie der Vermeidung zusätzlicher Luft- und Lärmemissionen durch den motorisierten Individualverkehr. Diesem Nutzen stehen, wie bei jedem Bauwerk, andere Umweltbelastungen gegenüber. Die wichtigsten negativen Umweltauswirkungen durch den Bau und den Betrieb der Stadtbahn bilden die Überschreitung der Lärm-Planungswerte bei rund 20 Gebäuden, die Tangierung einiger Kleinbiotope sowie die Rodung zweier Waldstreifen. Zudem liegen im Bereich des Stadtbahn-Trassees rund 70 Altlastenverdachtsflächen. Mit entsprechenden Sanierungs- oder Entsorgungsmassnahmen werden die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten sein.

Den Belastungen stehen positive Effekte auf folgenden beiden Ebenen gegenüber:

Reduktionsmassnahmen im UVB Stufe 2

a) Abschwächung der negativen Auswirkungen: Im UVB Stufe 2 werden Massnahmen zur Reduktion der Lärm-Grenzwertüberschreitungen untersucht. Für die tangierten Kleinbiotope und für die Rodungen werden Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen getroffen.

Verbesserung durch das Projekt im Bereich Landschafts- und Ortsbild

b) Effektive Verbesserungen durch das Bauwerk und die flankierenden Massnahmen der Stadtbahn Glattal: Im Bereich Landschaft / Ortsbild (Thurgauerstrasse, Oberhauserriet / Leutschenbach) erfährt die heutige Situation an einigen Stellen Verbesserungen.

Keine unlösbaren Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Insgesamt dürften die positiven Auswirkungen der Stadtbahn Glattal auf die Umwelt die negativen überwiegen. Der vorliegende UVB Stufe 1 zeigt auf, dass keine unlösbaren Konflikte mit den bundesrechtlichen Vorschriften über den Schutz der Umwelt zu erwarten sind. Die Detailplanung der erforderlichen Massnahmen erfolgt im Rahmen des UVB Stufe 2.

5. Teil e) Wirtschaftlichkeitsrechnung

Gemäss Verordnung über die Konzessionierung von Eisenbahninfrastrukturen (VKE) vom 25.11.1998 hat das Infrastruktur-Konzessions-Gesuch eine Wirtschaftlichkeitsrechnung mit folgenden Teilen zu enthalten:

Inhalt von Teil e)

- Investitionsplan
- Finanzierungsplan und Finanzierungsnachweis
- Planerfolgsrechnung.

Investitionsplan

Der Investitionsplan umfasst die Kostenschätzung für die neu zu bauenden, festen Anlagen der Stadtbahn Glattal. Die Kostenschätzung wurde auf der Basis der Vorprojekte erstellt und nach der Elementenmethode durchgeführt. Preisstand ist der 1.10.1999. Die Genauigkeit liegt bei +/- 20 Prozent.

Kostenschätzung für die
Neubaustrecken

Investitionskosten der Stadtbahn Glattal	Mio. Fr. exkl. MwSt.
Land- und Rechtserwerb	103.1
Vorbereitungsarbeiten, Baustelleneinrichtungen und Provisorien	36.9
Trasseebau	129.9
Anpassungs- und Wiederherstellungsarbeiten	103.1
Bahn technische Anlagen	99.7
Honorare und Übergeordnetes	73.9
Total Kostenschätzung	546.6

In der Kostenschätzung nicht enthalten sind:

- Die Beschaffung des Rollmaterials. Diese erfolgt durch den Betreiber / Transportbeauftragten und wird über die Betriebsrechnung amortisiert.
- Der Betriebshof für die Garagierung der Stadtbahn Fahrzeuge; dies unter der Annahme, dass diese im bestehenden Depot Oerlikon erfolgt.
- Die Altlastenbehebung der über 70 Verdachtsflächen. Die Resultate aus der Voruntersuchung stehen noch aus.
- Kostenteilerfragen mit den Standortgemeinden sowie weiteren Beteiligten wie Tiefbauamt, Kantonspolizei, SBB, u.a. Die Vereinbarungen werden in der Phase Bauprojekt getroffen.

Nicht enthaltene
Kosten

Finanzierungsplan und Finanzierungsnachweis

Finanzierung der Investitionen über Verkehrsfonds	Gemäss den aktuellen Rechtsgrundlagen ist die Finanzierung der Investitionen für die Stadtbahn Glattal aus dem Verkehrsfonds des Kantons Zürich vorgesehen. Der Kantonsrat entscheidet im Rahmen der Budgetberatung über die jährlichen Einlagen in den Verkehrsfonds. Die Freigabe der Mittel aus dem Verkehrsfonds erfolgt in Form eines referendumsfähigen Beschlusses.
Mittel für 1. Etappe IKG eingeplant	Die Finanzierung des Land- und Rechtserwerbs sowie der Infrastruktur für die beantragte 1. Etappe der Infrastruktur-Konzession (Fr. 546.6 Mio.) ist zu 99 Prozent in der langfristigen Finanzplanung des Kantons enthalten. Die Jahrestanchen im Verkehrsfonds sind auf die Inbetriebnahme einer 1. Bau- und Betriebsetappe Oerlikon – Flughafen/GAC auf den Fahrplanwechsel Ende 2005 ausgerichtet.
Einlagen in den Verkehrsfonds durch Kantonsrat	Diese Angaben gelten unter der Annahme, dass der Kantonsrat die erforderlichen Einlagen dem Verkehrsfonds im Rahmen der jährlichen Budgetberatungen zuweist.
Finanzierung Betrieb	Die zu erwartende Kostenunterdeckung des Betriebes wird je zur Hälfte vom Kanton und den Gemeinden getragen.

Planerfolgsrechnung

Kosten- und Erlöse eines mittleren Betriebsjahres Die Planerfolgsrechnung zeigt die Kosten und Erlöse eines mittleren Betriebsjahres auf und basiert auf folgenden Input-Daten:

- Verkehrsnachfrage und Annahmen zur Erlösberechnung:
 - › Die Verkehrsnachfrage (Einsteiger und Personenkilometer) wurde mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich abgeschätzt
 - › Die Erlösberechnung basiert auf dem Berechnungsmodell des ZVV.
- Kostensätze für die verschiedenen Kostenarten (Fahrpersonal, Unterhalt, Energie, Garagierung und Abschreibung Rollmaterial, Verwaltung und Distribution, Betriebsleitzentrale) basieren auf Vorgaben und Erfahrungswerten des ZVV sowie der VBZ.

Planerfolgsrechnung der Stadtbahn Glattal	Mio. Fr. exkl. MwSt.
Erlöse	14.8
Total Kosten	22.7
Kostenunterdeckung	7.9
Kostendeckungsgrad	65%

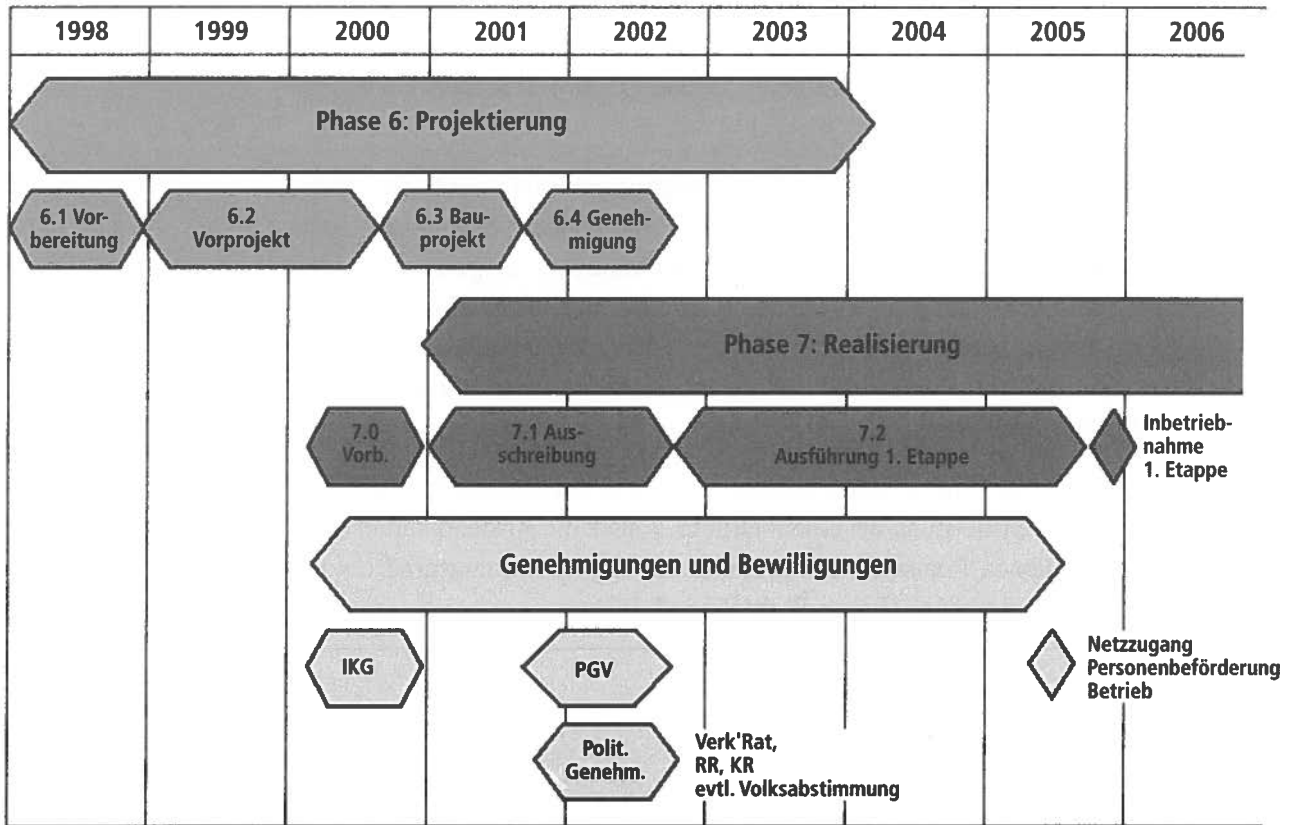
Siedlungsentwicklungsszenario: 25 Prozent der Planungsreserven werden ausgeschöpft

Unter den getroffenen Annahmen lassen sich die Resultate der Wirtschaftlichkeitsrechnung wie folgt zusammenfassen:

Würdigung der Resultate

- Die Stadtbahn erreicht einen Kostendeckungsgrad in der Bandbreite von 60 – 70 Prozent. Dieser liegt ca. 10 Prozent höher als der Gesamt-Kostendeckungsgrad des ZVV.
- Im Hinblick auf den politischen Genehmigungsprozess wird die Planerfolgsrechnung auf das gesamte öV-System ausgedehnt, namentlich auch auf die betroffenen Buslinien. Erste Berechnungen zeigen, dass der Kostendeckungsgrad der neu gestalteten Regional- und Ortsbuslinien auf ca. 50 – 60 Prozent zu liegen kommt. Damit wird sich der Kostendeckungsgrad des Gesamtsystems (Stadtbahn und betroffene Buslinien) in einer Bandbreite von 55 – 65 Prozent bewegen.
- Bei Verzicht auf eine eigene Betriebsleitzentrale, d.h. bei Synergienutzung und Einkauf dieser Dienstleistung bei einem Dritten, könnte die Kostenunterdeckung um ca. 1.5 Millionen Franken verringert und der Kostendeckungsgrad um ca. 5 Prozent gesteigert werden (Basis: Richtofferte VBZ).

6. Ablaufplan Projekt und Verfahren



Rev. 24.5.2000

Legende: IKG Infrastruktur-Konzessions-Gesuch
 PGV Plangenehmigungsverfahren
 RR Regierungsrat
 KR Kantonsrat

