

Wann der Entscheid des Bundesrates zu erwarten ist, kann nur negativ umschrieben werden. Wir werden auf alle Fälle die Beratung im Nationalrat abwarten. Ständerat Egli hat darauf hingewiesen, dass die GPK des Nationalrates sich damit beschäftigen. Ich glaube, es ist ein Gebot, dass wir das abwarten. Wir sind froh, wenn die Diskussion in den beiden Kammern eine noch breitere Diskussion auslöst. Es ist ja in unserem Lande gelegentlich so, dass die Wichtigkeit von bestimmten Fragen erst dann augenfällig wird und dass sich breite Bevölkerungskreise erst dann der Bedeutung einer Frage bewusst werden, wenn der böse Bundesrat entschieden hat. Dann weiss man, dass er es nicht so hätte machen sollen! Wir möchten durch die parlamentarische Diskussion das Hinaustragen in breitere Kreise ermöglichen. Bis anhin – und das spricht auch für ein eher relatives Interesse und Bedürfnis – hat trotz des durchgeführten Vernehmlassungsverfahrens in der Öffentlichkeit das Satellitenrundfunkproblem wahrhaftig nicht gerade grosse Wellen geschlagen. Man stünde wohl vor leeren Bänken, wenn man als Bundesrat für eine öffentliche Veranstaltung das Thema «Satellitenrundfunk ja oder nein» wählen würde.

Auch über die Konzessionsdauer kann nichts abschliessend gesagt werden. Es herrschen hierüber verschiedene Vorstellungen. Aber vermutlich wird man sich an das System der SRG halten, an eine feste Konzessionsdauer mit Verlängerungsmöglichkeiten, wobei natürlich zu bedenken ist, dass ein sehr grosser Finanzaufwand zur Frage steht.

Ich danke Ständerat Egli für die weiter dargelegten Probleme. Wir nehmen von ihnen Kenntnis und werden sie selbstverständlich weiter bearbeiten. All die aufgeworfenen Fragen sind wesentlich und werden übrigens auch international etwa in gleicher Art und Weise wie durch uns beurteilt, und vom Bedarf bis zur Frage, wer was machen soll, als schwierig angesehen. Die internationale Zusammenarbeit wird ja auch durch die europäischen Organisationen (Europarat, Europäische Gemeinschaft) gefördert.

Darf ich noch eine Bemerkung anbringen zu den Ausführungen von Ständerat Egli punkto Presse. Ich möchte Ihnen sagen, dass das, was Herr Egli zum Ausdruck gebracht hat, nämlich die Bedeutung einer breitgestreuten Presse für unsere Meinungsvielfalt und damit für unsere staatlichen Strukturen und gesellschaftlichen Verhältnisse überhaupt, vorbehaltlos auch die Meinung des Bundesrates ist. Das sage ich auch nach dem Beschluss des Bundesrates für eine neue Rundfunkverordnung ab 1. Juli! Ich glaube, gerade mit der Regelung des Werbeproblems in dieser Rundfunkverordnung, mit diesen engen Grenzen (15 Minuten bzw. 2 Prozent der täglichen Programmzeit) werden wir diesem Problem gerecht. Ich glaube, dass gerade damit der Bundesrat seine Überzeugung wieder bekundet hat, zwar nicht Radiowerbung generell auszuschliessen, aber doch den unabdingbaren Erfordernissen unserer Politik, die eine leistungsfähige Presse einschliesst, Rechnung zu tragen. Die Presse – Zeitschriften und Zeitungen – unseres Landes hatte im vergangenen Jahr ein Werbeaufkommen von rund 1 Milliarde Franken. Wie es die Rundfunkverordnung möglich macht, kann mit einem Finanzierungsanteil für das Lokalradio in der Grössenordnung von vielleicht bis etwa 2 Prozent dieses Etats gerechnet werden. Es gibt zahlreiche Gesuchsteller, die ohne Werbung Versuche durchführen wollen. Ein Teil, der allenfalls auch auf Lokalradiowerbung entfällt, wird auf ausländische Sender, die in die Schweiz Werbung einstrahlen, entfallen. Das sind zahlenmässig natürlich nicht fassbare Grössen.

Darf ich als letztes darauf hinweisen, dass wir in der Tat dem Anliegen Presse auch in der Praxis Rechnung tragen. Sie finden in der Rechnung PTT die gemeinwirtschaftliche Leistung 1981: Posttaxenbereich, Kostendeckungsgrad, Presse 37 Prozent, nicht gedeckter Aufwand PTT etwa 180 Millionen. Die Zunahme dieses Aufwandes allein im vergangenen Jahr liegt bei 25 Millionen. Das ist uns die Presse wert, muss und wird es uns auch wert sein. Ich möchte dies den Überlegungen von Ständerat Egli beifügen. Auch der

Bundesrat ist sich des Problems Presse – auch im Hinblick auf die Regelung von Satellitenrundfunk – voll bewusst; er wird im Rahmen des Möglichen Grenzen ziehen, welche der Bedeutung der Presse Rechnung tragen.

Abschliessend möchte ich Ihnen danken für die nützlichen Hinweise, die diese parlamentarische Behandlung bereits gebracht hat und weiter bringen wird, und hoffe, dass die Diskussion noch breiter hinausgetragen wird.

82.014

### Zürichberglinie (S-Bahn Zürich) Ligne du Zurichberg (réseau express régional)

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 24. Februar 1982 (BBI II, 79)  
Message et projets d'arrêté du 24 février 1982 (FF II, 83)

#### Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

**Gerber**, Berichterstatter: Die vorliegende Botschaft über den Bau der Zürichberglinie enthält zwei Bundesbeschlüsse:

1. Den Bundesbeschluss über den Bau einer neuen Bundesbahnlinie von Zürich ins Glattal, die sogenannte Zürichberglinie.
2. Den Bundesbeschluss über die endgültige Stilllegung der Linie Zürich HB – Zürich Letten – Zürich Stadelhofen der Schweizerischen Bundesbahnen.

Die neue Bundesbahnlinie ins Glattal, auch Zürichberglinie genannt, ist Voraussetzung für die Verwirklichung eines S-Bahnsystems nach allen Richtungen. Die S-Bahn ist eine leistungsfähige Eisenbahn im Agglomerationsbereich grosser Städte. Ihre Merkmale sind: dichter Taktfahrplan, Rollmaterial mit gutem Beschleunigungsvermögen, Durchmesserlinien mit mehreren Halten im Kerngebiet, gute Übergangsmöglichkeiten sowohl auf Schnellzüge als auch auf Feinverteiler Tram und Bus. Diese Leistungsfähigkeit ist heute wegen der Engpässe im Zürcher Hauptbahnhof und im Bahnhof Oerlikon stark eingeschränkt. Um das Zugangebot gegenüber dem heutigen Stand wesentlich zu verbessern, ist die Entlastung dieser beiden Engpässe durch den Bau neuer Anlagen erforderlich. Durch die Erstellung einer 11 Kilometer langen Neubaustrecke kann die Voraussetzung für die Verwirklichung eines S-Bahnnetzes von 365 Kilometer Länge geschaffen werden.

Die Neubaustrecke umfasst einen viergleisigen unterirdischen Durchgangsbahnhof unter der Museumsstrasse neben dem Zürcher Hauptbahnhof, die doppelspurige unterirdische Verbindung nach Zürich-Stadelhofen, den dreigleisigen Bahnhof Stadelhofen, den doppelspurigen Zürichbergtunnel und dessen Anschluss an die bestehenden Bahnlinien nach Winterthur und Wetzikon. Durch dichtere Zugfolgen, neue Direktverbindungen und kürzere Fahrzeiten wird das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs in einem grossen Teil des Kantons Zürich, aber auch in Teilen des Aargaus und der Kantone Schaffhausen, St. Gallen, Schwyz und Zug verbessert.

Die Kosten der weitgehend unterirdisch verlaufenden Neubaustrecke betragen 653 Millionen Franken, berechnet auf der Preisbasis März 1980. Davon tragen die SBB 20 Prozent oder 130 Millionen Franken sowie die Kosten für Rollmaterialbeschaffung und die Abstell- und Unterhaltsanlagen. 80 Prozent oder 523 Millionen Franken sind vom Kanton Zürich

zu tragen. Der kommerzielle Wert der Zürichberglinie für die SBB wurde nach folgenden Grundsätzen berechnet: Die Zürichberglinie bringt den SBB folgende Vorteile: Entlastung des Zürcher Hauptbahnhofs von Regionalzügen, die neugewonnene Kapazität kommt zum Teil dem kommerziell interessanten Fernverkehr zugute.

Aufgrund eingehender Studien bewerten die SBB diesen Vorteil mit 100 Millionen Franken. Zu den Einnahmen aus Drittnutzungen im Bahnhof Museumsstrasse: Mit diesem Bahnhof geht eine direkt ans Shopville angrenzende vermietbare Fläche von etwa 2500 Quadratmetern auf der Fussgängerebene ins Eigentum der SBB über. Sie bewerten diesen Vorteil mit 30 Millionen Franken. Aufgrund dieser Überlegungen sind die Bundesbahnen zu einer Eigenleistung von 130 Millionen Franken bereit, das sind – wie bereits erwähnt – 20 Prozent der Baukosten der Zürichberglinie.

Der Nutzen der Zürcher S-Bahn fällt grösstenteils im Kanton Zürich an. Dieser Stand ist deshalb bereit, 523 Millionen Franken an den Bau der Zürichberglinie beizutragen. Das wurde in einer Volksabstimmung vom November letzten Jahres mit der eindrucklichen Mehrheit von 209 177 Ja gegen 74 467 Nein beschlossen. Die Beitragsleistung Zürichs beträgt somit 80 Prozent der Baukosten. Dieser Anteil gilt ebenfalls für die Deckung allfälliger Mehrkosten. Die Bauzeit für die neue Zürichberglinie beträgt acht Jahre. In einem Vertrag über die Zusammenarbeit beim Bau und Betrieb der Zürcher S-Bahn haben die SBB und der Regierungsrat des Kantons Zürich die Mitwirkungsrechte des Kantons Zürich beim Bau der neuen Anlagen und beim späteren Betrieb vereinbart. Aufgrund der von den Bundesbahnen erstellten Wirtschaftlichkeitsrechnung darf angenommen werden, dass die zusätzlichen Aufwendungen der SBB für den Bau und den späteren Betrieb der Zürichberglinie – bei der angenommenen Verkehrszunahme von 47 Prozent – durch zusätzliche Erträge gedeckt sind. Im Raume Zürich wohnen etwa 100 000 Pendler. Davon benutzen heute nur 30 000 die SBB. Es würde sich ein Ertragsüberschuss zwischen 8 und 13 Millionen Franken ergeben. Für die Verzinsung des eingesetzten Kapitals reicht der Ertragszuwachs jedoch nicht aus. Das bedeutet, dass die Zürichberglinie gemäss Artikel 3 Absatz 3 des Bundesbahngesetzes durch den Kanton Zürich mit den bereits erwähnten 523 Millionen Franken mitzufinanzieren ist.

Ihre Kommission hat sich an Ort und Stelle über die vorgesehenen Neubauten orientieren lassen. Sie beantragt Ihnen, auf den Bundesbeschluss über den Bau der Zürichberglinie einzutreten und ihm zuzustimmen. Er untersteht nach Artikel 2 des SBB-Gesetzes dem fakultativen Referendum. Desgleichen hat sie an Ort und Stelle zur Kenntnis genommen, dass eine Stilllegung der Linie Zürich HB–Zürich Letten–Zürich Stadelhofen der Schweizerischen Bundesbahnen verantwortet werden kann. Sie beantragt Ihnen ebenfalls, diesem Bundesbeschluss zuzustimmen, der die SBB gestützt auf Artikel 4 Absatz 3 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen ermächtigt, die Eisenbahnlinie Zürich HB–Zürich Letten–Zürich Stadelhofen endgültig stillzulegen.

**Guntern:** Ich konnte feststellen, dass in einer Pressestimme aus Zürich, die den Kommissionsmitgliedern zur Verfügung gestellt worden ist, der Satz zu lesen ist: «Noch nie hat sich ein Kanton hinsichtlich der Mitbeteiligung an einem Werk der Schweizerischen Bundesbahnen so grosszügig gezeigt.» Dieser Satz, auch wenn er etwas überheblich klingt, ist an sich richtig. Wir haben hier eine neue Form, wie Regionalverkehr und nationaler Verkehr miteinander koordiniert werden. Immerhin glaube ich, dass der genannte Satz der Interpretation bedarf, denn es ist Tatsache, dass der Regionalverkehr in einigen Gegenden der Schweiz, nicht nur im Kanton Zürich übrigens, von den SBB geleistet wird, ohne dass die SBB hierfür von den Kantonen eine Entschädigung erhalten. Es gibt Gegenden in der Schweiz, die in bezug auf den öffentlichen Regionalverkehr weitgehend durch die SBB erschlossen werden, von den

gleichen SBB also, die von uns wegen der Defizite jährlich mit Millionen von Franken subventioniert werden müssen (1981 mit etwa 760 Millionen Franken). Mitverursacher dieser Defizite – das wissen wir aus dem Leistungsauftrag – ist der Regionalverkehr. Daneben gibt es aber Gegenden, wo dieser Regionalverkehr über Privatbahnen abgewickelt wird. Deren Defizite müssen heute schon teilweise durch die Kantone und Gemeinden übernommen werden.

Ich möchte damit sagen, dass wir im Bereiche des Regionalverkehrs unterschiedliche Regelungen und Massstäbe haben. Ich bin der Auffassung, dass wir früher oder später diese Massstäbe korrigieren müssen. Ich bin zudem der Auffassung, dass, solange dies nicht der Fall ist, die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen an die Privatbahnen, die Tarifannäherungsbeiträge des Bundes einen bescheidenen Ersatz für diese Gleichbehandlung darstellen. Es entstehen meiner Ansicht nach hierdurch für die Regionen mit Privatbahnen keinerlei Vorteile.

Immerhin ist diese Vorlage ein erster Schritt in die richtige Richtung. Ich möchte dem Kanton Zürich und vor allem den Hauptverantwortlichen – wir haben Herrn Kollege Stucki hier bei uns, aber auch Herr Künzi ist in unserer Saale – für diese Vorlage danken, denn sie entspricht der allgemeinen Zielsetzung, der Förderung des öffentlichen Verkehrs. Durch schnellere Personenzüge, kürzere Fahrintervalle, regelmässigen Fahrplan und direkte Verbindungen soll die Schiene gegenüber der Strasse wieder konkurrenzfähig gemacht werden.

Ich möchte daneben eine Korrektur in dem Sinne anbringen, dass die SBB in die Zürichberglinie, die unbestrittenermassen regionalen Charakter aufweist, nicht nur 130 Millionen Franken investiert, sondern, wie sich aus der Botschaft ergibt, zusätzlich Leistungen von 500 Millionen Franken für das Rollmaterial und 85 Millionen Franken für Depot-, Werkstätte- und Abstellanlagen usw. erbringt. In dem Weissbuch, das der Kanton Zürich zur Volksabstimmung herausgegeben hat, heisst es denn auch, dass wenn alle Eigenleistungen der SBB an die Gesamtaufwendungen für die Zürcher S-Bahn angerechnet werden, der Anteil mindestens 30 Prozent des Gesamtaufwandes beträgt. 30 Prozent, also nicht bloss 20 Prozent, wie man aus der Botschaft entnehmen könnte. Die SBB haben übrigens in den letzten 20 Jahren im Raume Zürich weit mehr als 1 Milliarde Franken investiert, so für die Verlegung des Rangierbahnhofs im Limmattal, den Schnellgutbahnhof in Altstetten, die Käferberglinie, die zweite Doppelspur im Limmattal, die Doppelspur nach Bülach und Uster usw. Es ergibt sich ebenfalls aus der Botschaft, dass diese Anlagen seit jeher auch einen intensiven Regionalverkehr zu bewältigen haben. Wie in anderen Kantonen sind bisher für solche Investitionen der SBB, auch wenn sie dem Regionalverkehr gedient haben, seitens der Kantone keine Leistungen erbracht worden. Ich möchte dies nicht etwa in Frage stellen. Ich bin überzeugt, dass wir hier eine gute Vorlage haben, und dass wir einen neuen Weg gehen. Das Geld, das wir beschliessen, ist den Zürchern zuzusprechen, es ist ihnen auch zu gönnen. Als Vertreter des Randgebietes verlangen wir eigentlich nichts anderes als eine ähnlich grosszügige Behandlung, vor allem bei unseren Problemen bei Privatbahnen. Ich muss allerdings betonen, dass man sich diesbezüglich im Ständerat nicht zu beklagen hat. Ich bin für Eintreten auf beide Vorlagen und für Zustimmung.

#### *Begrüssung – Bienvenue*

**Le président:** J'aimerais vous signaler la présence, à la tribune, d'un visiteur illustre en la personne de M. José-Maria de Areilza, président de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe. M. de Areilza fait une visite officielle à l'Assemblée fédérale.

Nous lui souhaitons la bienvenue en lui disant combien sa visite nous honore. (*Applaudissements*)

**Cavelty:** Wie bereits festgestellt wurde, entspricht die S-Bahn den Zielvorstellungen der schweizerischen Verkehrs-, Energie- und Umweltpolitik und verursacht zudem, abgesehen von den Baukosten, die à fonds perdu geleistet werden, keine Betriebsdefizite. Es treffen demnach alle positiven Voraussetzungen für den Bau dieser Bahn zu, und ich kann mich ebenfalls der zustimmenden Erklärung der Kommission nicht entziehen.

Ich stimme jedoch ohne Jubel zu und erlaube mir einige zurückhaltende Bemerkungen. Diese beruhen nicht darauf, dass ein Vertreter eines Privatbahnkantons auf den Gedanken kommen könnte, vom Bund zunächst die Übernahme der bestehenden Bahnen zu verlangen, bevor er neue baue. Meine Zurückhaltung entspringt vielmehr einigen Überlegungen zur Raumplanung und zur Strukturpolitik.

Erstens zur Raumplanung. Anlässlich des Augenscheines konnte unsere Kommission feststellen, welch unerwartet schöne und relativ unberührte Landschaftsstriche die unmittelbare Umgebung von Zürich noch hat. Zwar sind sie nicht mehr sehr zahlreich, aber um so kostbarer und wichtiger ist ihre Rolle als Naherholungsgebiet der Stadt. Mir tat es leid zu vernehmen, dass einzelne Reste dieser Idylle für die S-Bahn zerstört oder beeinträchtigt würden. Ich denke in diesem Zusammenhang an einen Naturfussballplatz und an einen Feldherrenhügel in der Nähe von Wallisellen. Der erste soll verschwinden, der zweite soll unterhöhlt werden. Es war wenig tröstlich zu vernehmen, dass ein grosser Teil der noch unberührten Grundstücke sowieso schon eingezont sei. Es ist dies doch schade, selbst wenn die Einzonung nicht in direktem Zusammenhang mit der S-Bahn stehen sollte. Ich musste unwillkürlich daran denken, wie viele Befürworter der S-Bahn gegenüber Bauten im Berggebiet mit imperativen Ratschlägen recht streng sind, viel strenger als bei ihnen selbst. Natürlich soll man auch im Berggebiet mit dem nicht vermehrbaren Boden sorgsam und sehr sparsam umgehen, aber der noch viel spärlichere freie Raum vor den Toren Zürichs müsste geradezu als leuchtendes Beispiel bewahrt werden, denn im Gegensatz zum Berggebiet ist die Agglomeration nicht von Entvölkerung und von Vergandung bedroht. Ganz im Gegenteil!

Zweitens zur Strukturpolitik. Mit der S-Bahn erfährt die Grossagglomeration Zürich eine geradezu beängstigende Aufwertung, beängstigend wegen des wachsenden Attraktivitätsgefälles gegenüber den entlegenen Gebieten und auch gegenüber der sich entleerenden Innenstadt. Beide, entlegene Gebiete und Innenstadt, verbluten geradezu immer mehr in Vorstädte. Im eben erschienenen, amüsanten und sehr gescheiterten Buch «Verplante Heimat» beschäftigen sich die beiden Zürcher Autoren Brugger und Häberlin mit dem Erscheinungsbild der Schweiz im Jahre 2100, also in gut 100 Jahren. Sie kommen zum Schluss, dass wir beim anhaltenden Trend von heute zu vier überquellenden Agglomerationen von Zürich, Bern, Basel, Genf gelangen, die gespiesen sind von den ausgelaugten Bergtälern und Hügelgebieten sowie von den «bevölkerungsberingigten» Cities ohne Wohn- und Lebensraum. Nach den zitierten Autoren gelangen wir zu einer «Schweiz, die, wie einst die Dinosaurier, ausstirbt, weil der Magen zu gross geworden ist, um noch genug Fressen zu finden.» Ich betrachte diese Prognose nicht als unrealistisch, betreiben wir doch mit der Attraktivitätssteigerung der Agglomeration eine Raumpolitik der verschärften Gegensätze, oder, um mit den zitierten Zürcher Autoren zu sprechen, «einen Mastplan für die Fetten und einen Diätplan für die Hungernden». In der Kommission sagte ein welscher Kollege «On ne prête qu'aux riches». Ist es, unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, nicht bedenklich, dass der Bund und mit ihm auch die entlegenen Gebiete zu dieser gefährlichen Entwicklung rechtlich und finanziell beitragen? Genügen unsere Anstrengungen auf der anderen Seite zur Attraktivitätssteigerung der entlegenen Regionen bzw. werden diese Anstrengungen – ich denke zum Beispiel an die Investitionshilfe im Berggebiet – nicht geradezu zunichte gemacht oder mindestens abgeschwächt, wenn der gleiche Bund auch die Agglomerationen als ihre übergrosse Konkurrenz subventioniert?!

Ich trug mich vor einiger Zeit mit dem Gedanken einer Investitionssteuer als Pendant zur Investitionshilfe. Damit sollten Investitionen an volkswirtschaftlich unerwünschten Orten, namentlich in den überfüllten Zentren und Agglomerationen, mittels Abgaben zugunsten von Förderungsgebieten erschwert werden. Das wäre so ziemlich das Gegenteil dessen, was wir mit dem Bau der S-Bahn hier tun. Und dies wäre – mindestens nach meiner Meinung –, wenn wir vom administrativen Aufwand etwas absehen, wahrscheinlich nicht falsch. Wenn ich trotz der hier zitierten Bedenken nicht gegen die Vorlage der S-Bahn bin, so deshalb, weil sich fristgerecht nichts anderes machen lässt, weil hier sogenannte Sachzwänge vorliegen. Wir können die leider schon zu gross gewordene Agglomeration nicht zurückstutzen. Wenn wir die Bahn nicht bauen, so bleibt der Verkehr auf der Strasse und diese wird, von grundsätzlichen Bedenken unbeeinflusst, weiter ausgebaut werden. Es bleibt nur eines: hoffen, dass sich die Agglomerationen selbst beschränken, was namentlich mit der Einzonungspolitik wirksam geschehen muss, und dafür sorgen, dass die Spiesse von Agglomeration und übrigen Gebieten gleich lang werden, was durch vermehrte und gezielte Anstrengungen zugunsten der letzteren zu geschehen hat.

**Stucki:** Zunächst möchte ich meiner Genugtuung Ausdruck geben, dass die Verkehrskommission unseres Rates zu diesen Bundesbeschlüssen, zum Bau der Zürichberglinie positiv Antrag stellt. Das sich in der Realisierung über Jahre erstreckende Bauwerk – wir sprechen ja von einer Bauzeit von acht bis zehn Jahren – wird es möglich machen, nicht nur das Grundangebot für den öffentlichen Verkehr in der Region Zürich zu verbessern, vielmehr werden damit vor allem auch die Engpässe im Hauptbahnhof Zürich und im Verkehrsknotenpunkt Oerlikon für die Schweizerischen Bundesbahnen in entscheidender Weise entlastet. Und die damit gewonnene Verkehrskapazität der SBB wird sich deshalb vor allem auch für die aus kommerzieller Sicht interessanteren Fernverkehrslinien günstig auswirken können, wie das der Herr Kommissionspräsident bereits zutreffend ausgeführt hat. Es ist also nicht nur – wie das in der Diskussion jetzt wieder zu hören war – von regionaler Bedeutung, sondern weit über die zürcherische Region hinaus wird sich die Linie auf das nationale Netz auswirken.

Im Blick auf diese – in verkehrspolitischer Sicht gesehen – zweifache Verbesserung war es wohl auch richtig, dass sich die SBB und der Kanton Zürich zu einer Partnerschaft zusammengeschlossen haben. Trotzdem möchte ich Ihnen aus zürcherischer Sicht sagen, dass ein gehöriges Stück Information und Aufklärung unserer Stimmbürger erforderlich war, um sie von der Notwendigkeit dieses Projektes und vor allem diesem selbst für zürcherische Verhältnisse aussergewöhnlich hohen Beitrag von über einer halben Milliarde Franken zu überzeugen und für die Zustimmung zu gewinnen, besonders auch im Blick darauf, dass natürlich auf diesem Grundbetrag noch die Teuerung, die im Laufe der Bauzeit einfallen wird, aufzustocken ist; wir rechnen damit, dass der Betrag sich schlussendlich gegen 1 Milliarde bewegen wird. Dazu kommt, dass in den ersten Gesprächen, die man auch mit den Bundesbehörden geführt hat, die Meinung bestanden hat, dass der Bund wie anderenorts bzw. auch bei den Privatbahnen, aus allgemeinen Bundesmitteln noch einen Beitrag beisteuern würde. Wir hatten schliesslich im Kanton Zürich Verständnis dafür, dass der Bundesrat im Blick auf die kritische Lage der Bundesfinanzen und die noch offenen Fragen vor allem bei der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen hinsichtlich der vorgeschlagenen Massnahmen im Rahmen der GVK im heutigen Zeitpunkt keinen Bundesbeitrag in Aussicht stellen konnte. Allerdings möchten wir der bestimmten Hoffnung Ausdruck geben, dass die hier nun vorzunehmenden Investitionen im Lastenausgleich gemäss den GVK-Vorschlägen Berücksichtigung finden, damit der Kanton Zürich nicht schlechter gestellt wird als andere Kantone, die offenbar zum Teil ihre eigenen regionalen Projekte zurückstellen, bis sich eine Klärung in diesen Fragen, GVK einerseits und

Aufgabenteilung im Regionalverkehrsbereich andererseits, ergeben hat. Wir haben Verständnis dafür, dass in anderen Regionen damit zugewartet wird.

Zum Votum von Herrn Kollege Cavelti, der die Frage gestellt hat, ob hier nicht eine überrissene Attraktivitätssteigerung im ohnehin schon zum «Moloch» gewordenen Zürich zu sehen sei und ob es richtig sei, auch aus raumplanerischer Sicht, die Region Zürich verkehrsmässig attraktiver zu gestalten. So provoziert möchte ich sagen: Es geht doch darum, bereits heute bestehende Verkehrsströme besser meistern zu können, das Leistungsangebot im gesamten Verkehrsbereich zu verbessern, nicht nur allein im Blick auf die Region Zürich, sondern vor allem im Blick auf die Durchgangslinien. Wesentliche Veränderungen im Sinne eines verstärkten Drucks auf die Agglomeration – oder man kann es umgekehrt sagen: einer Verbesserung der Attraktivität – sind nach unserer Meinung nicht zu erwarten. Auch in Zukunft dürften andere Faktoren, wie Verfügbarkeit von Bauland, Erschliessungspolitik der Gemeinden, Ansprüche der Bewohner, Strassenbau usw. den Besiedlungstrend beeinflussen bzw. auf diesen Besiedlungstrend einwirken. Wir meinen vielmehr, dass das nun vorliegende S-Bahn-Konzept, das der Kommissionspräsident vorgestellt hat, zu einer Dezentralisierung führen kann und auch zu einer besseren Erschliessung zwischen den Subregionen. Wir sind der Meinung, dass dieses Konzept sich durchaus raumplanungskonform auswirken wird.

Im übrigen möchte ich einfach auch hier feststellen, Herr Kollege Cavelti: wirtschaftliches Wachstum, siedlungsmässige Expansion bringt nicht nur lauter Vorteile. Wir haben auch Schattenseiten, und ich bitte das auch in dieser Saldo-rechnung zu berücksichtigen. Wir möchten ohne Vorbehalte im Blick auf die letzten Jahrzehnte feststellen – das trifft übrigens nicht nur für den Raum Zürich zu, sondern ganz allgemein, ich glaube, dass Sie diese Probleme auch aus anderen Regionen kennen –, dass unsere Umwelt mit etwas viel Beton, Stahl und Asphalt belastet wurde. Ich meine, dass durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs diesem Trend zur Verbetonisierung durch Strassenbau entgegen gewirkt werden kann.

Abschliessend: Wir haben festgestellt – vor allem im Vorfeld der Abstimmung in unserem Kanton –, dass in der Bevölkerung ganz allgemein deutlich zum Ausdruck gekommen ist, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, obwohl er sehr viel Geld kostet, nicht nur in Worten, sondern auch in Taten Unterstützung findet und dass deshalb überall dort, wo die planerischen Voraussetzungen geklärt und die Bedürfnisse ausgewiesen sind, zur Realisierung dieser reif gewordenen Bahnprojekte geschritten werden soll. Nach unserer Meinung sind diese Voraussetzungen hier gegeben. Wir sind zürcherischerseits dankbar für die Zustimmung zu diesem Bundesbeschluss. Wir machen hier verkehrspolitisch einen Schritt in die richtige Richtung.

Bundesrat **Schlumpf**: Ich kann mich auf wenige Hinweise beschränken, weil die Kommission die Vorlage sehr sorgfältig geprüft hat. Ich bin ihr dankbar dafür, und danke auch dem Kommissionspräsidenten. Der Kanton Zürich hat, dafür bin ich ihm dankbar, zu einer Lösung Hand geboten, die von niemandem grundsätzlich in Zweifel gezogen wird. Es wurde darauf hingewiesen, dass es ein erstes Modell ist. Es ist bereits eine Verwirklichung von wesentlichen Gedanken der GVK, der Aufgabenteilung Bund/Kantone auf diesem Gebiet, nach Massgabe der Interessenabwägung, so wie es übrigens das SBB-Gesetz selbst verlangt. Wir halten uns auch an die Bestimmungen der Artikel 3 Absatz 3 und 19 des SBB-Gesetzes.

Ständerat **Guntern**: Die zusätzlichen Aufwendungen, welche die SBB über die 130 Millionen Franken hinaus erbringen, sind keine Leistungen à fond perdu. Diese zusätzlichen Aufwendungen werden in die Betriebsrechnung eingestellt, werden über die Betriebsrechnung verzinst und amortisiert nach den üblichen Ansätzen. Dieser Unterschied wurde übrigens in der Weisung der Regierung von Zürich richtig dargelegt.

Zu Ständerat **Stucki**: Dass wir aus allgemeinen Bundesmitteln keine Beiträge leisten, sondern nur aus der SBB-Kasse, hängt nur in zweiter Linie mit dem Bundesfinanzhaushalt zusammen, in erster Linie aber eben mit dem Konzept der GVK, die ja diese Hierarchisierung der Verkehrsanlagen will. Eine Schlechterstellung des Kantons Zürich für die Zukunft wird nicht erfolgen, der Bundesrat hat der Zürcher Regierung dahingehende Zusicherungen in bezug auf eine Gleichbehandlung abgegeben.

Zu Ständerat **Cavelti**: Die Zielkonflikte, die Sie mit Recht ins Feld führen, machen eben Wertungen nötig. Man muss die verschiedenen Werte, die sich gegenüberstehen, gewichten, und ich glaube, die Gewichtung erfolgt hier richtig. Man wählt eine Lösung, die am meisten Probleme beseitigt und am wenigsten neue Probleme schafft. Insgesamt wage ich zu behaupten, dass diese Zielkonflikte eine Auswirkung davon sind, dass wir über Jahrzehnte kaum koordinierte Verkehrspolitik betrieben haben, sondern einfach Verkehrsaufgabenbewältigung. Aber eine gewisse Verkehrslenkung, nach raumplanerischen und anderen Gesichtspunkten, auch eine Verkehrsteilung haben wir bis anhin mangels genügender Instrumente nicht betrieben. Es geht also um einen Schritt in Richtung der Verwirklichung von GVK-Thesen.

Darf ich abschliessend in Erinnerung rufen, dass es sich mit der GVK doch eigenartig verhält, erfreulich eigenartig allerdings. Wir haben bereits einzelne konkrete Thesen verwirklicht: den Leistungsauftrag SBB; dann steht die Schwerverkehrsabgabe in Behandlung. Nun haben wir hier einen ganz konkreten Anwendungsfall: Regionalisierung oder – wie die GVK sagt – Hierarchisierung des Verkehrs. Das ist ein dritter Schritt in Richtung einer GVK, die noch gar nicht auf Ihrem Tische liegt. Ich bin Ihnen dankbar für die Zustimmung zu dieser Vorlage.

**Bundesbeschluss über den Bau der Zürichberglinie**  
**Arrêté fédéral sur la construction de la ligne du Zürichberg**

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Gesamtberatung – Traitement global du projet*

**Titel und Ingress, Art. 1–4**

**Titre et préambule, art. 1 à 4**

*Angenommen – Adopté*

*GesamtAbstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 27 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

**Bundesbeschluss über die endgültige Stilllegung der Linie Zürich HB–Zürich Letten–Zürich Stadelhofen der Schweizerischen Bundesbahnen**

**Arrêté fédéral concernant la fermeture définitive de la ligne Gare principale de Zurich–Zürich Letten–Zürich Stadelhofen des Chemins de fer fédéraux**

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Gesamtberatung – Traitement global du projet*

**Titel und Ingress, Art. 1 und 2**

**Titre et préambule, art. 1 et 2**

*GesamtAbstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 25 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

## **Zürichberglinie (S-Bahn Zürich)**

### **Ligne du Zurichberg (réseau express régional)**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.014
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	232-235
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 675