

Sitzung vom 28. April 2010

647. Motion (Zusätzliche Züge auf der Bahnlinie Winterthur–Seuzach–Stammheim–Stein am Rhein während den Hauptverkehrszeiten)

Kantonsrat Martin Farner, Oberstammheim, hat am 11. Januar 2010 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche die Realisierung des verdichteten Fahrplanes auf der S29 am Morgen von 6.00 Uhr–9.00 Uhr in Lastrichtung Winterthur und am Abend zwischen 17.00 Uhr–19.00 Uhr in Lastrichtung Stein am Rhein auf die Fahrplanperiode 2012 mit der S 29 sicherstellt. Die Finanzierung hat über den ZVV bzw. die ordentlichen paritätischen ZVV-Beiträge der Gemeinden zu erfolgen.

Begründung:

Die Gemeinden entlang der S29 unterstützen eine schnellstmögliche Planung und die Realisierung des verdichteten Fahrplanes auf der S29 am Morgen von 6.00 Uhr–9.00 Uhr in Lastrichtung Winterthur und am Abend zwischen 17.00 Uhr–19.00 Uhr in Lastrichtung Stein am Rhein.

Den Gemeinden entlang der S29 von Stein am Rhein bis Winterthur ist eine Wartezeit für einen integralen Halbstundentakt der S29 von rund 10 Jahren bis zur Realisierung der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn zu lang (Einführung 2018).

Gegenwärtig beraten die Kantone und die SBB über mögliche Teilschritte. Eine Studie des ZVV zeigt eine Möglichkeit zusätzlicher Züge am Morgen und am Abend während der Pendlerströme auf. Eine Einführung gemäss Studie wäre bereits in kurzer Zeit möglich (Fahrplan 2012).

Die Einführung des Halbstundentaktes während der Pendlerzeiten führt auch zu einer Entlastung des Verkehrs auf der überlasteten Schnellstrasse zwischen Schaffhausen und Winterthur (A4). Sehr viele Automobilisten würden zusätzlich auf den öffentlichen Verkehr umsteigen.

Auch der tägliche Schleichverkehr zu den Bahnhöfen der S33 und S12 könnte verhindert werden. Die Parkplätze entlang der S29 würden besser und kostendeckend genutzt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Martin Farner, Oberstammheim, wird wie folgt Stellung genommen:

Zum Formellen:

Gemäss §14 des Kantonsratsgesetzes vom 5. April 1981 (KRG; LS 171.1) können Motionen in Bezug auf Geschäfte eingereicht werden, die in die Zuständigkeit des Kantonsrates fallen. Durch das Mittel der Motion wird der Regierungsrat verpflichtet, innerhalb von drei Jahren eine Verfassungs- oder Gesetzesvorlage oder den Entwurf für einen Kantonsratsbeschluss, insbesondere über einen Kredit, vorzulegen.

Vorliegend wird verlangt, dass der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Vorlage zur Realisierung eines verdichteten Fahrplanes zu bestimmten Tageszeiten auf der S29 unterbreitet. Dafür ist weder eine Verfassungs- noch eine Gesetzesänderung das geeignete Instrument. Eine punktuelle Fahrplanverdichtung während bestimmter Tageszeiten auf einer einzigen Linie ist nicht in Form eines Gesetzes im materiellen Sinn zu regeln. Die Motion könnte somit weder in der Verfassung noch im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG, LS 740.1) stufengerecht umgesetzt werden. Infrage kommt somit lediglich eine andere Form eines Kantonsratsbeschlusses, insbesondere über einen Kredit.

Die Zuständigkeiten des Kantonsrates hinsichtlich des Angebots im öffentlichen Verkehr und deren Umfang ergeben sich insbesondere aus dem PVG. Gemäss §28 PVG beschliesst der Kantonsrat die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr. Den entsprechenden Beschluss für die Fahrplanjahre 2011–2014 hat der Kantonsrat am 23. Februar 2009 gefasst (Vorlage 4531a). Das darauf abgestützte detaillierte Verbundangebot legt der Verkehrsrat in einem besonderen Fahrplanverfahren fest (§§ 18 und 19 PVG). Den Entwurf für das Verbundfahrplanprojekt 2012/13 erstellt der Verkehrsrat im Sommer 2011. Finanziert wird das Angebot über den Rahmenkredit, der wiederum vom Kantonsrat festgelegt wird (§26 PVG).

Die Grundsätze der mittel- und langfristigen Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanjahre 2011–2014 sowie der Rahmenkredit sind strategische Steuerungsmittel des Kantonsrates im öffentlichen Verkehr. Fahrplanverdichtungen auf einzelnen Linien zu bestimmten Verkehrszeiten sind hingegen operative Massnahmen, die in die formelle Zuständigkeit des Verkehrsrates fallen.

Sie werden deshalb auch nicht in einem formellen Kantonsratsbeschluss festgelegt, sondern in einem Beschluss des Verkehrsrates. Das entsprechende Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen der Fahrplanverordnung vom 15. Oktober 1997 (LS 740.35). Mit anderen Worten beschliesst der Kantonsrat die Grundsätze, während der Verkehrsrat für die operative Umsetzung zuständig ist. Es wäre systemwidrig und würde die Kompetenzordnung verletzen, wenn der Kantonsrat über die Grundsätze hinaus einzelfallweise in das detaillierte Verbundangebot eingreifen würde. Darüber hinaus würde diese Kompetenzverlagerung wohl auch Art. 55 der Kantonsverfassung (KV, LS 101) widersprechen, wonach der Kantonsrat lediglich über die Schwerpunkte der Planung bestimmt.

Aus den genannten Gründen bestehen erhebliche Zweifel an der Motionsfähigkeit des Anliegens. Der Regierungsrat empfiehlt deshalb dem Kantonsrat, die Motion schon aus formellen Gründen nicht zu überweisen.

Zum Materiellen:

Der Regierungsrat hat im Rahmen der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 284/2009 betreffend Zusätzliche Züge auf der Bahnlinie Winterthur–Seuzach–Stammheim–Stein am Rhein während der Hauptverkehrszeiten ausführlich zum Ausbau des Angebots auf dieser Linie Stellung genommen. Diese Ausführungen haben weiterhin Geltung, weshalb ergänzend darauf zu verweisen ist.

Die S29 fährt heute stündlich im Korridor Winterthur–Stein am Rhein. Zusätzlich verkehrt ein morgendlicher Zusatzzug in Richtung Winterthur. Auf dem Abschnitt zwischen Winterthur und Seuzach wird das Angebot der S29 durch die stündliche S12 ergänzt. Die beiden S-Bahn-Linien verkehren zusammen im Halbstundentakt. Darüber hinaus ergänzen verschiedene Buslinien das Angebot. So ermöglicht beispielsweise die Buslinie 605 zusammen mit der S33 den angenähersten Halbstundentakt zwischen Ossingen und Winterthur. Dabei müssen geringfügig längere Reisezeiten (6 Minuten) in Kauf genommen werden.

Im Rahmen der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn wird das Angebot der S29 zu einem integralen Halbstundentakt ausgebaut. Um dieses Angebot ungefähr 2018 einführen zu können, sind verschiedene Infrastrukturausbauten zwischen Winterthur und Stein am Rhein sowie im Korridor Zürich–Winterthur notwendig.

Im Mai 2009 wurde den Gemeinden im Rahmen der Regionalen Verkehrskonferenz Weinland ein Übergangskonzept S29 vorgestellt, das bis zur Fertigstellung der 4. Teilergänzungen Verdichtungen in den

Hauptverkehrszeiten bringen könnte. Detaillierte Abklärungen haben gezeigt, dass auf diesem Korridor ein integraler Halbstundentakt ohne Infrastrukturausbauten nicht umsetzbar ist. Fahrplantechnisch wäre es aber ohne Infrastrukturausbauten möglich, das Angebot in den Hauptverkehrszeiten um fünf Züge zu erweitern. Zusammen mit dem bereits eingeführten zusätzlichen Zug am Morgen könnten in den Morgen- und Abend-Hauptverkehrszeiten insgesamt je drei zusätzliche Züge in Lastrichtung verkehren. Die zusätzlichen fünf Züge könnten jedoch die Stationen Etwilen, Oberwinterthur, Winterthur Wallrüti und Reutlingen nicht bedienen. Der Zusatzzug um 18 Uhr Richtung Stein am Rhein könnte ausserdem wegen eines Trasseeskonflikts erst ab Oberwinterthur statt Winterthur verkehren. Eine unmittelbare Umsteigemöglichkeit wäre jedoch gewährleistet.

Unabhängig von der verkehrsplanerischen Umsetzbarkeit dieses Konzepts können auf das Fahrplanjahr 2011 wegen der angespannten finanziellen Situation grundsätzlich keine Ausbauten des S-Bahn-Angebots finanziert werden. Dies betrifft somit auch den an der Regionalen Verkehrskonferenz Weinland vorgestellten Ausbau des Angebots der S29 in den Hauptverkehrszeiten. Ob die gewünschten Angebotsausbauten bereits in der anschliessenden Fahrplanperiode (2012/2013) umgesetzt werden können, hängt von den künftig zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ab. Angesichts der hohen Beträge, die in jenen Jahren im Rahmen des Sanierungsprogramms San10 eingespart werden sollen, erscheinen die Möglichkeiten für zusätzliche Ausbauten zumindest aus heutiger Sicht weiterhin sehr begrenzt. Da die Finanzierung über den ZVV bzw. die ordentlichen paritätischen ZVV-Beiträge der Gemeinden zu erfolgen hätte, wären die jährlichen Mehrkosten von Fr. 740 800 aus heutiger Sicht jedenfalls bei anderen Angeboten zu kompensieren. Ungeachtet dessen wird im Rahmen der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn der geplante integrale Halbstundentakt umgesetzt.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 11/2010 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi