

Sitzung vom 3. Juni 1998

1288. Anfrage (Eisenbahnlinie Bülach–Rafz)

Die Kantonsräte Hans Rutschmann und Michel Baumgartner, Rafz, sowie Martin Mossdorf, Bülach, haben am 23. März 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Wie der Sonntagspresse zu entnehmen war, wird im Rahmen von Sparbemühungen des Bundes auch an einen weiteren Leistungsabbau beim Regionalverkehr gedacht. Gemäss diesen Informationen soll der Kanton Zürich auch die Schliessung der S-Bahnlinie Bülach–Rafz prüfen. Nicht klar ist, ob es sich dabei um den Regionalzug S 22 oder die S 5 handelt.

Ein Leistungsabbau auf der Bahnlinie Bülach–Rafz würde von der Bevölkerung und den betroffenen Gemeinden nicht akzeptiert. Wie die rege Benützung der P+R-Anlagen in den betroffenen Gemeinden sowie die zunehmende Zahl der Bahnbenützer belegen, hätte ein Verzicht auf den Halbstundentakt für die Bevölkerung gravierende Nachteile.

Ein Leistungsabbau wäre auch aus finanziellen Gründen völlig unverständlich. So wurden seit der Eröffnung der S-Bahnlinie auf der Strecke Bülach–Rafz u.a. folgende Investitionen getätigt:

- Diverse Bahnhof- und Gleisbauten durch die SBB und den Verkehrsverbund;
- Komfortausbauten auf den Bahnhöfen zu Lasten der Gemeinden;
- Park-and-ride-Anlagen, finanziert durch die Gemeinden;
- Ausbau von Busbetrieben, z.B. Ortsbus Wil–Hüntwangen–Wasterkingen, Postautohaltestelle Rafz Dorf und der Südbadenbus Jestetten–Lotstetten–Rafz).

Neben diesen massiven öffentlichen Investitionen wurden auch Bauvorhaben von privaten Investoren realisiert. Dies in der Meinung, sie würden entlang einer guten öffentlichen Verkehrsverbindung liegen. Bei einer Reduktion von Bahnverbindungen wären die getätigten Investitionen teilweise wertlos, die Gemeinden und die privaten Investoren kämen sich mit Recht getäuscht vor. Niemand konnte damit rechnen, dass sieben Jahre nach Einführung der S-Bahn diese wichtige Verbindung bereits wieder in Frage gestellt würde.

Die S-Bahnhöfe Rafz, Eglisau und Wil werden auch von Pendlern aus der deutschen und schaffhausischen Nachbarschaft rege benutzt. Eine Streichung von Bahnverbindungen ab Rafz wäre deshalb auch ein Affront gegenüber unseren Nachbarn.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wird ein Leistungsabbau auf der Bahnstrecke Bülach–Rafz tatsächlich erwogen? Wenn ja, wie sieht die geplante Reduktion konkret aus?
2. Wer entscheidet über eine Reduktion der Bahnverbindung auf der Strecke Bülach–Rafz?
3. Wie sieht ein allfälliger Zeitplan aus?
4. Werden bei einer Reduktion oder Streichung des Angebotes die Gemeinden für ihre bereits getätigten Investitionen seit der Einführung der S-Bahn entschädigt?
5. Wurde ein allfälliger Abbau des Angebotes mit dem benachbarten Kanton Schaffhausen abgesprochen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans Rutschmann und Michel Baumgartner, Rafz, sowie Martin Mossdorf, Bülach, wird wie folgt beantwortet:

Entgegen Meldungen in der Sonntagspresse beabsichtigt der Zürcher Verkehrsverbund keine Reduktion des Verkehrsangebotes auf der Strecke Bülach–Rafz. Die in der Anfrage angesprochene Zeitungsmeldung stützt sich offenbar auf ein Dokument einer Arbeitsgruppe, das im Zusammenhang mit der Lastenverschiebung des Bundes auf die Kantone im Regionalverkehr ausgearbeitet worden ist. Zweck dieses Papiers war es aufzuzeigen, welche Auswirkungen eine massive Lastenverschiebung des Bundes auf das Verkehrsangebot haben würde, wenn es alleine durch Angebotsreduktionen kompensiert werden müsste. Die absehbare Lastenverschiebung des Bundes auf die Kantone wird für

den Kanton Zürich ab 2001 eine Mehrbelastung von 40 bis 60 Mio. Franken zur Folge haben.

Um dieser Herausforderung zu begegnen, sind jedoch, abgesehen vom bereits bekannten Randstundenkonzept, das auf den 30. Mai 1999 eingeführt werden soll, keine Massnahmen in Form einer Einstellung ganzer Linien vorgesehen. Es ist nach wie vor der bereits am 10. Mai 1993 vom Kantonsrat festgelegte Grundsatz richtungsweisend, dass zur Erhaltung eines wirtschaftlichen Schienenverkehrs in ländlichen Gebieten die Einführung eines kostengünstigen Systems anzustreben sei. Im übrigen richtet sich der Verkehrsverbund nach den vom Kantonsrat am 26. Mai 1997 verabschiedeten Grundsätzen:

1. Die Kostenunterdeckung bleibt real auf dem Stand 1996, mittelfristig wird eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades angestrebt.
2. Die Marktstellung wird auf hohem Niveau, im Rahmen selbst erwirtschafteter Mittel, weiter ausgebaut.
3. Angebot und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs werden verbessert:
 - a) Die Wettbewerbsvorteile in den Hauptverkehrszeiten – Zuverlässigkeit und Reisezeit – werden ausgebaut.
 - b) Dienstleistungen und Preise werden nach Kundengruppen und Verkehrszeiten differenziert entwickelt.
 - c) Die Qualität der Leistungserbringung wird nachhaltig gesichert.
4. Die Mittel werden erwirtschaftet durch:
 - a) Steigerung der Effizienz;
 - b) Verbesserte Anpassung des Angebots an die Nachfrage (Effektivität);
 - c) Ertragssteigerungen aus Angebotserweiterungen, Preisdifferenzierungen und aktiven Marktbearbeitungen.

Diese Grundsätze machen deutlich, dass auch die Lastenverschiebung des Bundes durch Effizienz- und Effektivitätsverbesserungen sowie Ertragssteigerungen kompensiert werden muss. Das Schwergewicht wird auf Effizienzverbesserungen liegen; die neue Wettbewerbsordnung im Verkehrsverbund bildet den Rahmen dazu. Der Leistungsumfang des S-Bahn-Angebots als Ganzes soll jedoch gehalten und nachfragegerecht ausgebaut werden.

Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme vom 9. Juli 1997 zur Motion KR-Nr. 61/1997, zum Postulat KR-Nr. 62/1997 und zur Anfrage KR-Nr. 199/1997 seine Bereitschaft erklärt, neue Konzepte auf den beiden Bahnkorridoren Zürich–Bülach–Schaffhausen und Zürich–Flughafen–Winterthur–Schaffhausen zusammen mit dem Kanton Schaffhausen, dem Zürcher Verkehrsverbund und den SBB vertieft zu untersuchen. Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Volkswirtschaftsdirektion, des Zürcher Verkehrsverbundes, der S-Bahn Zürich, der Schweizerischen Bundesbahnen und des Kantons Schaffhausen ist im Einsatz. Angesichts der vielfältigen Funktionen der verschiedenen Linien und der Abhängigkeiten ist eine integrale Betrachtung der internationalen, nationalen und regionalen Eisenbahnlinien auf beiden Korridoren notwendig. Ziel ist es, Angebotskonzepte und Investitionsprogramme zu entwickeln und aufgrund von Variantenvergleichen zu evaluieren. Neben baulichen und betrieblichen Gegebenheiten ist auch die Wirtschaftlichkeit von neuen Verbindungen und die Auswirkungen auf bestehende Angebote des öffentlichen Verkehrs abzuklären.

Als Folge dieses Projekts können sich Änderungen im Angebotskonzept auf beiden Korridoren, somit auch zwischen Bülach und Rafz, ergeben, nicht jedoch ein Abbau des Angebotsniveaus, wie aus der besagten Zeitungsmeldung hätte geschlossen werden können.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi