

Sitzung vom 5. Juni 1991

1838. Anfrage

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, und Mitunterzeichnende haben am 11. März 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Im Vorfeld der Abstimmung zur 2. Teilergänzung der S-Bahn wurde immer wieder darauf hingewiesen, wie wichtig die möglichst rasche Realisierung der einzelnen Ausbauten auf dem S-Bahn-Netz seien, damit verschiedene Fahrplanwünsche umgesetzt werden können. Die Fahrplanverschlechterungen auf der S-5 im Unterland wurden nur in Kauf genommen, weil sie als kurzfristig galten.

Nach offiziellen Informationen seitens der SBB gelten die gemachten Versprechen plötzlich nicht mehr. Dies ist um so bedauerlicher, als mit der S-5 viele Arbeitsplätze erschlossen werden (sollten).

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Hat der Regierungsrat seine Einwilligung zu diesen Bauverzögerungen gegeben?
2. Sieht der Regierungsrat eine Möglichkeit, diese Bauten früher zu realisieren?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Helen Kunz, Opfikon, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Der heute gültige S-Bahn-Fahrplan im Zürcher Unterland sieht für die Linie S-5 ab Oberglatt eine alternierende Bedienung des Wehntals und der Strecke nach Bülach-Rafz vor. Dies hat zur Folge, dass zwischen Oberglatt und Bülach vorläufig kein Halbstundentakt angeboten werden kann. Während dieser Mangel für Niederglatt durch einen Postauto-Anschluss in Oberglatt überbrückt wird, ist die Verbindung zwischen dem ausserkantonalen Gebiet nördlich von Rafz und den Zwischenstationen zwischen Bülach und Oerlikon nur mit einer langen Wartezeit in Bülach möglich. Um diese unbefriedigende Situation zu korrigieren, enthält das Programm der 2. Teilergänzung zur S-Bahn, für welche die Stimmberechtigten am 26. November 1989 einen Rahmenkredit von 235 Millionen Franken bewilligt haben, eine zusätzliche Weichenverbindung im Bahnhof Oberglatt sowie den Ausbau der Bahnhöfe Dielsdorf und Hüntwangen-Wil.

Im Beleuchtenden Bericht zur Volksabstimmung vom 26. November 1991 wurde dargestellt, dass dieser Ausbauschritt für den Zeithorizont 1993/95 vorgesehen sei. Auch für das Zürcher Unterland wurden keine präziseren Zeitangaben gemacht oder gar Versprechungen abgegeben. Schon das provisorische Bauprogramm, welches der Abstimmungsvorlage als Grundlage diente, sah für Oberglatt und Dielsdorf eine Fertigstellung Mitte 1995 vor. Das bereinigte Terminprogramm, über welches die betroffenen Gemeinden am 14. Dezember 1990 informiert wurden, sieht in diesem Punkt keine Änderungen vor.

Die vorhandenen Engpässe in der Planungskapazität der SBB und die Plafonierung der verfügbaren Finanzmittel sowohl bei den SBB wie auch beim Kanton erlauben es nicht, alle Projekte gleichzeitig vorzubereiten und auszuführen. Die für die geplante Angebotsverbesserung im Zürcher Unterland erforderliche Fahrplanstabilität setzt den Ausbau des Bahnhofs Dielsdorf voraus, welcher aber nicht vorgezogen werden kann, ohne andere - ebenfalls dringliche - Projekte zu verzögern.

Aus heutiger Sicht, und sofern im Plangenehmigungsverfahren keine unerwarteten Verzögerungen entstehen, werden der Halbstundentakt zwischen Bülach und Oberglatt sowie die Verbesserung der Verbindungen Richtung Norden mit dem Fahrplanwechsel 1995 eingeführt werden können. Eine Umstellung des Terminprogramms ist nicht möglich.

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

Zürich, den 5. Juni 1991

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller